Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. CENA 1 Zł.



TABELA POLECAJACA.

(Skrócony wyciąg.)

Polecenia te odnoszą się do właściwych gatunków GARGOYLE MOBILOIL przeznaczonych do smarowania poszczególnych typów automobili osobowych i ciężarowych, motocykli i motorów pomocniczych, konstrukcji od roku 1921 do 1925 łącznie. Litery podane przy różnych fabrykatach i typach oznaczają markę lub marki GARGOYLE MOBILOIL, które winne być użyte. O ile poleca się używanie w lecie i w zimie różnych gatunków GARGOYLE MOBILOIL, wówczas olej polecany na porę zimową winien być używany przy temperaturze od 0° C do minus 18° C. Przy wszystkich temperaturach poniżej minus 18° C poleca się używać GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC (za wyjątkiem automobilu marki Ford, do smarowania którego GARGOYLE MOBILOIL "E" jest polecany).

Objaśnienie do odczytywania Tabeli Polecającej·

A oznacza GARGOYLE MOBILOIL "A"
B „ GARGOYLE MOBILOIL "B"
BB „ GARGOYLE MOBILOIL "BB"
E „ GARGOYLE MOBILOIL "E"
Arc „ GARGOYLE MOBILOIL Arctic
TT „ GARGOYLE MOBILOIL "TT"

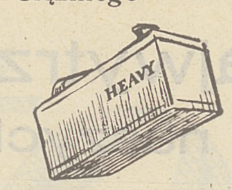
P: Samochód osobowy C: Samochód ciężarowy

NAZWY AUTOMOBILI OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH	1925 latem	1925 zimą	1924 latem	1924 zimą	1923 latem	1923 zimą	1922 latem	1922 zimą	1921 latem	1921 zimą
Samochody.										
Adler (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Alfa Romeo (P) (6 cyl.)	BB	A	BB	A	BB	A	—	—	—	—
Alfa Romeo (P) (4 cyl.)	BB	A	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Amilcar (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Ansaldo (P) (4B-4 cyl.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Ansaldo (wszystkie modele)	BB	A	BB	A	B	BB	B	B	B	B
Audi (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Austro-Amilcar (P)	A	Arc	A	Arc	A	A	—	—	—	—
Austro-Daimler (P) (AD, ADM)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Austro-Fiat (P) (AF1, AFN) (C) (AFN-1·5 t)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	BB	A
Austro-Fiat (C) (5 TNG-5 t)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc
Benz (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Benz-Gaggenau (C)	A	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Berliet (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Berliet (C)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Bugatti (P) (4 i 8 cyl.)	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Buick (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc
Büssing (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Cadillac (P)	A	Arc	A	Arc	A	A	A	A	A	A
Chevrolet (P) (Superior)	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	—	—	—	—
Chevrolet (P) (Mod. 490)	—	—	—	—	—	—	Arc	Arc	Arc	Arc
Chevrolet (P) (Mod. FB)	—	—	—	—	—	—	A	Arc	A	Arc
Citroën (P) (10 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Citroën (P) (5 H. P.)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Daimler (C) (niemiecki)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
De Dion Bouton (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Diatto (P) (20)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Diatto (wszystkie modele)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Essex (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Fiat (P, C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Ford (P, C)	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
Fross-Büssing (C) (WIIIG Omnibus Gasolin)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Fross-Büssing (C) (WIIIG Benzol)	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Fross-Büssing (C) (IIIW-3·5, 4 t)	A	Arc	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Fross-Büssing (C) (VL-5 t)	BB	Arc	BB	Arc	—	—	—	—	—	—
Gräf & Stift (P, C)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Hispano-Suiza (P)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Horch (P) (10/35 H. P.)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	A	Arc
Horch (P) (10/50 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Horch (C)	A	A	—	—	BB	A	BB	A	A	A
Isotta Fraschini (P) (8 cyl.)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Isotta Fraschini (wszystkie modele)	—	—	—	—	—	—	B	B	B	B
Itala (P)	—	—	B	A	B	A	B	A	B	A
Lancia (P) (Lambda)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Lancia (P) (Di-i Tricappa)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Lancia (wszystkie modele)	—	—	—	—	—	—	BB	A	BB	A
Laurin & Klement (P) (400, 450, 150, 350 bez wentylów)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Laurin & Klement (P) (200, 210, 100, 105, 110, 120)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Laurin & Klement (C) (540, 545)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Laurin & Klement (C) (500)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Lincoln (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
M. A. G. (P)	—	—	A	A	A	A	A	A	A	A
Magomobil (P)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Mathis (P) (11 H. P. Type G)	BB	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mathis (P) (10 H. P. Type GM)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mathis (wszystkie modele)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Mercedes (P) (15/70/100 i 24/100/140 H. P.)	BB	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mercedes (P) (bez wentylów)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Mercedes (wszystkie modele)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Minerva (P) (10 H. P. 4 cyl.)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (16 H. P. 4 cyl.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Minerva (P) (20 H. P. 4 cyl.)	—	—	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (20 H. P. 6 cyl.)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Minerva (P) (30 H. P. 6 cyl.)	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc	—	—
N. A. G. (P) 10/30, 10/40 H. P.)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
N. A. G. (P) (10/45, 10/40 H. P.) (C) (45 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
N. A. G. (C) (75 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
O. M. (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Opel (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Overland (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Packard (P) (8 cyl.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Packard (wszystkie modele)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Perl (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Peugeot (P) (5 H. P. Quadrilliette)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Peugeot (P) (10 H. P.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Peugeot (P) (15 H. P., 1500 K)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Peugeot (P) (12 i 18 H. P. bez wentylów)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Praga (P) (Piccolo, Alfa)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Praga (P) (Mignon)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Praga (P) (Grand)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Praga (C) (N5-5 t)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Puch (P)	—	—	A	A	A	A	A	A	BB	A
Raba (P) (Grand)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Raba (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Renault (P) (6 H. P.)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Renault (P) (10, 12, 18, 40 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	A	A
Renault (C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Rolls-Royce (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Salmson (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
Saurer (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Šibrava (P) (M)	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Šibrava (P) (Trimobil)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	—	—
Steyr (P) (TIV-4 cyl.)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Steyr (P) (TV, TVI-6 cyl.) (C) (TIII)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Stoewer (P) (9/32, 12/45 H. P.)	A	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Stoewer (P) (10/50 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Tatra (P) (10-i Type 6 cyl. 20/65 H. P.)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Tatra (P) (11-i Type 2 cyl. 4/12 H. P.)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	—	—	—	—
Tatra (C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
W. A. F. (P) (S, MP) (C) (MA 3·5 t)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
W. A. F. (P) (U8, 08)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Walter (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Wanderer (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Motocykle										
A. J. S. (349 cm³ O. H. V.)	B	TT	B	TT	B	TT	—	—	—	—
Austro-Motorette	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Bison (Coventry-Victor)	BB	TT	BB	TT	—	—	—	—	—	—
Bison (B. M. W.)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	—	—
Calthorpe (dwutaktowy)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Chater-Lea (dwutaktowy 350 cm³ O. H. V.)	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
D. K. W. (SM, ZM)	BB	BB	—	—	—	—	—	—	—	—
D. K. W. (wszystkie modele)	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB	B	B
Harley-Davidson (Sport)	—	—	—	—	B	A	B	A	A	A
Harley-Davidson (wszystkie modele)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Indian (Scout i Prince)	BB	A	BB	A	A	A	A	A	A	A
Indian (wszystkie modele)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Itar	BB	A	B	A	B	B	B	B	—	—
Lanco	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Mars (A-20) (niemiecki)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Mars (B. & S. Villiers)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Mars (Bradshaw)	—	—	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Mars (wszystkie modele)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Monos (2½ H. P. D. K. W.)	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Monos (293 cm³ J. A. P. 4-taktowy)	BB	TT	BB	TT	—	—	—	—	—	—
New-Imperial (350 cm³ S. V. J. A. P.)	BB	TT	BB	TT	B	TT	B	TT	—	—
N. S. U.	B	A	B	A	B	A	B	A	B	B
Premier-Liliput	B	B	B	B	B	B	—	—	—	—
Puch	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Rudge (3½ H. P.)	—	—	B	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Sunbeam (3½ H. P. Standard i 4½ H. P.)	BB	TT	BB	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Sunbeam (8 H. P.)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Triumph (engl.) (Junior)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Triumph (engl.) (Riccardo)	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Triumph (engl.) (wszystkie modele)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Walter	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Wanderer	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Zündapp	A	Arc	A	Arc	A	A	A	A	—	—

Przenośnia i dyferencjał.

Do właściwego smarowania przenośni i dyferencjału należy używać GARGOYLE MOBILOIL "C", "CC", lub GARGOYLE MOBILUBRICANT tak jak podane w kompletnem wydaniu Tabeli Polecającej.

„Proszę mi dać: Lekkiego / Średniociężkiego / Ciężkiego oleju"



Niebezpieczna gra!

Dlaczego?

Wielu konsumentów uważa się za zabezpieczonych przed wszelkiem niebezpieczeństwem, jeżeli przy kupnie zażądają: „lekkiego", „średniociężkiego" lub „ciężkiego" oleju.

Jeżeli i Wy jesteście tego mniemania, to kilka poniżej przytoczonych faktów powinno Was zastanowić.

Jeden z najbardziej znanych olejów „ciężkich" posiada przy przeciętnej temperaturze obudowy korby 70° C., ten sam stopień ciekłości, co inny, niemniej znany olej „lekki". W przeciwieństwie do tego, ciekłość dwóch różnych olejów, obu uważanych jako „lekkie", różni się między sobą bardzo znacznie. Gatunki olejów określonych jako „lekkie" „średniociężkie" lub „ciężkie" wykazują pod względem ciekłości wybitne różnice.

Gdy żądacie oleju „lekkiego", może się zdarzyć że dziś otrzymacie olej „lekki", za tydzień „średniociężki" a za miesiąc „ciężki".

To jest powodem, dlaczego coraz to więcej automobilistów używa do smarowania swych pojazdów wyłącznie GARGOYLE MOBILOIL kierując się przytem ściśle naszą **Tabelą Polecającą.** Wszędzie znajdują się odsprzedawcy GARGOYLE MOBILOIL, zaopatrzeni we wszelkie gatunki GARGOYLE MOBILOIL i posiadający naszą **Tabelę Polecającą.** Odsprzedawcy nasi są zatem w możności oznaczyć dla każdego typu pojazdu właściwy gatunek GARGOYLE MOBILOIL.

GARGOYLE MOBILOIL nie jest produktem ubocznym

jak to ma miejsce przy 9/10 oferowanych Wam gatunkach olejów.

GARGOYLE MOBILOIL produkowany jest wyłącznie z gatunków ropy, dobranych na podstawie ich **wartości smarniczej,** nie zaś zawartości benzyny.

Ścisłej specjalizacji w olejach smarnych zawdzięcza **Vacuum Oil Company** swą światową sławę autorytetu na polu „WŁAŚCIWEGO SMAROWANIA".

Samo używanie GARGOYLE MOBILOIL nie zapewnia jednak jeszcze osiągnięcia pełnego celu. **Pełny cel i największą oszczędność uzyskać można jedynie kierując się naszą GARGOYLE MOBILOIL — TABELĄ POLECAJĄCĄ.**

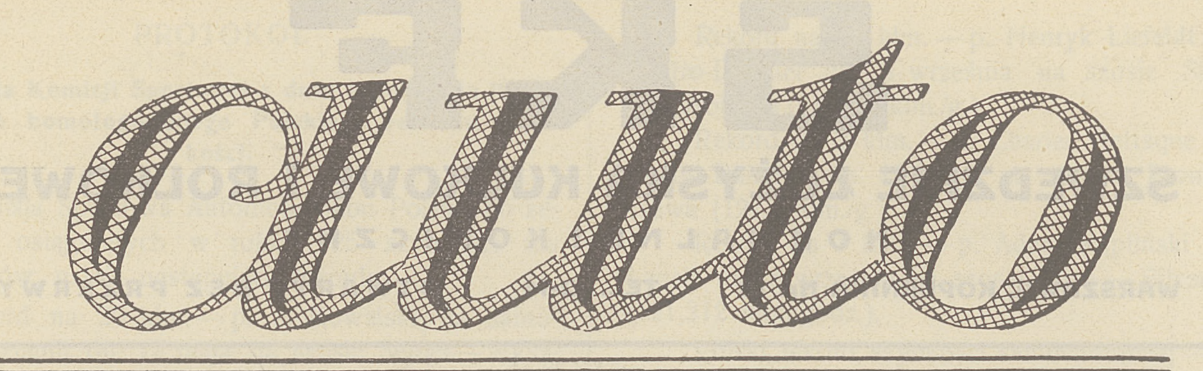






CZECHOWICE, p. DZIEDZICE. **REPREZENTACJA: WARSZAWA, ELEKTORALNA 11.**

Nr. 18 WARSZAWA, DNIA 20-go WRZEŚNIA 1925 r. ROK IV



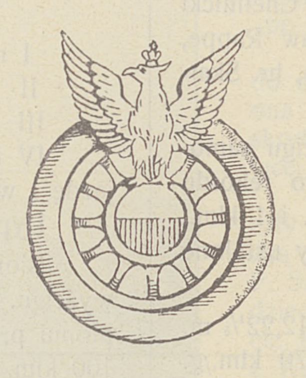
ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI DWA RAZY W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD 5—7

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 2)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

PRENUMERATA:

Rocznie	16 zł.
Kwartalnie	4 zł.
Zagranicą	20 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka	200	120	70	40	25
4 okł., przed tekstem i w tekście	250	150	90	50	30
Za tekstem	150	90	50	30	20

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

TREŚĆ NUMERU:



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. Tel. 135-86.

KOMUNIKATY

PROTOKÓŁ

posiedzenia K. S. A. P. przy kooptacji przedstawicieli M. A. K. w dniu 8 września 1925 r. we Lwowie.

Obecni: przewodniczący pp. Adrjan Chełmicki i Franciszek Sznarbachowski, inż. Mieczysław Rappe, Juljan Srzednicki, kpt. Szydelski, P. Bitschan, hr. Skarbek, hr. Przeździecki, prof. Rubczyński.

Z wyniku przebiegu IV Polskiego wyścigu samochodowego i motocyklowego oraz polskiego rekordu szybkości Stryj — Bilcza Wolica na 10 klm. i 1 klm., odbytych w dniu 8 września 1925 r., zostały ustalone następujące czasy i szybkości:

0. Potocki Henryk (Zehnder) 48,50 klm./g. 12,22 1/5 m.
1. Janina Loteczko (Francis Barnett) 66,470 klm./g. 9 3/5 m.
4. Strasburger (A. J. S.) 66,642 klm./g. 9,0 1/5 m.
5. W. Rychter (Norton) 93,506 klm./g. 6,25 m.
6. T. Rudawski (Indian B. C.) 86,124 klm./g. 6,58 m.
7. Werstein W. (Harley) 78,466 klm./g. 7,38 4/5 m.
8. Feldman B. (Rudge Whitworth) 48,257 k./g. 12,26 m.
9. Koziański T. (Indian) 82,455 klm./g. 7,16 3/5 m.

Samochody.

4. Toepferowa (Lancia) 76,271 klm./g. 7,52 m.
5. Kapliński A. (Lancia) 116,429 klm./g. 5,09 1/5 m.
6. Liefeldt H. (Austro-Daimler) 128,755 klm./g. 4,39 3/5 m.
7. Stwioróg (Austro-Daimler) 84,786 klm./g. 7,04 3/5 m.
8. Gabriel (N. A. G.) 107,914 klm./g. 5,33 3/5 m.
10. Kellerman (Fiat) 105,017 klm./g. 5,42 4/5 m.
14. Albinowski (Austro-Daimler) 89,933 klm./g. 6,43 m.

Rekord.

6. Liefeldt (Austro-Daimler) 133,829 klm./g. 26,9 s.
5. Kapliński (Lancia) 121,212 klm./g. 29,7 s.

Wobec powyższego K. S. A. P. proponuje przyznanie nagród, zgodnie z regulaminem, jak następuje:

I nagrodę Komisji Sportowej A. P. — p. Henrykowi Liefeldtowi.
II nagrodę p. Bitschana — p. H. Liefeldtowi.
III nagr. p. St. Wapińskiego—Austro-Daimler Nr. 6.
IV nagrodę M. A. K.—p. Adamowi Kaplińskiemu.
V nagrodę prezesa M. K. A.—p. H. Toepferowej.
VI nagrodę miasta Lwowa (przechodnia) — p. H. Liefeldtowi.

VII nagrodę p. A. Kaplińskiego — p. Gabrielowi (przypada według regulaminu p. Kaplińskiemu, wnosi się o przyznanie p. Gabrielowi jako następcy co do wyników).

VIII nagrodę Koncernu Dąbrowa — p. A. Kaplińskiemu.

Motocykle.

I nagrodę K. S. A. P. — p. W. Rychterowi Nr. 5.
II „ fabryki Iskropol — p. W. Rychterowi.
III „ hr. Skarbka—p. T. Rudawski (za wózek).
IV nagrodę (dyplom) A. P. za wysoce sportową jazdę i wytrwałość — p. J. Loteczko.
Dyplom A. P. — p. T. Koziańskiemu.

Biorąc pod uwagę wyjątkowo trudne warunki wyścigu, Komisja Sportowa proponuje udzielenie dyplomu p. Kellermanowi za uzyskanie szybkości ponad 100 klm./godz.

Polski rekord szybkości.

Jako polski rekord szybkości 1925 r. proponuje się szybkość, uzyskaną przez p. Henryka Liefeldta na samochodzie Austro-Daimler, 133,829 klm./g.

Reklamacji w terminie określonym nie wniesiono.

PROTOKÓŁ

posiedzenia Jury A. P. w sprawie przyznania nagród za IV Polski wyścig samochodowy oraz polski rekord szybkości, odbyte w dniu 8 września 1925 r.

Obecni pp.: Adrjan Chełmicki, Franciszek Sznarbachowski, kpt. St. Szydelski, Mieczysław Rappe, pułk. Konstanty hr. Przeździecki, Stanisław hr. Skarbek, prof. Władysław Rubczyński, Karol Delicki.

Po przejrzeniu protokółu Komisji Sportowej Jury przyznaje proponowane przez Komisję Sportową nagrody wyszczególnionym w protokóle osobom i maszynom. Na tem posiedzenie zakończono i protokół podpisano w Warszawie dnia 8 września 1925 r.

PROTOKÓŁ

posiedzenia Komisji Sportowej z dnia 16 września 1925 r. w sprawie homologowanego Polskiego rekordu szybkości.

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski, po zestawieniu osiągniętych w roku 1925 szybkości dla samochodów, ustala następujące rekordy:

Rekord na 20 klm. — p. J. Kowalski na samochodzie Renault dn. 17 maja na szosie Serock—Wyszków (116,22 klm./godz.).

Rekord na 10 klm. — p. Henryk Liefeldt na sam. Austro-Daimler dn. 8 września na szosie Stryj—Bilcza Wolica (128,755 klm./g.).

Rekord na 2 klm. — p. Charles Bettaque na sam. Austro-Daimler dn. 11 lipca na szosie Błonie—Warszawa (121,5 klm./g.).

Rekord na 1 klm. — p. Adam Kapliński na sam. Lancia dn. 8 września na szosie Stryj — Bilcza Wolica (121,212 klm./godz.).

Polski rekord szybkości samochodowej — p. Henryk Liefeldt (128,755 klm./godz.).

ST. SZYDELSKI

IV-ty Polski wyścig samochodowy i motocyklowy

JUŻ o siódmej rano ruch we Lwowie wzmożony — snują się samochody, widać zażarte wyścigowe postacie, spotykane w Warszawie, a i tubylczy kochani „Tajoje" jadą na Stryjską rogatkę. Im bliżej godziny wyścigu, tem większy ruch na szosie wiodącej do Stryja. Niestety, pogoda marna — niebo zasnute chmurami nie zapowiada się obiecująco. Szkoda, gdyż pomijając już błoto i gorsze znacznie wskutek tego wyniki, nie mogą goście warszawscy i poznańscy skorzystać ze ślicznych widoków po drodze na start. Droga wiedzie wśród malowniczych wzgórz i pagórków, wśród których kryją się ładne wioski, odbudowane już i przywrócone do życia po wojnie, zapewne przy dużej pomocy polskiego Rządu. Mnie trafia się okazja, gdyż zabiera mnie ze sobą samochodem dowódca 10-go dywizjonu samochodowego ppułk. Soból. Po drodze wymija nas masę samochodów, my wymijamy też sporą ilość, przyczem ciągle błoto daje się nam dobrze we znaki. Środek szosy jest dosyć suchy i twardy, lecz zaraz na tej samej szosie na boku — grząsko, każde więc wymijanie powoduje formalne zalanie pasażerów masą błota i wody, nie mówiąc już o nieprzyjemnem zarzuceniu.



Rys. 349. Stół sędziowski na finischu.

Miejsce wyścigu dobrane doskonale, szosa prosta i równa jak stół. Gorzej sprawa ma się z „trybunami" dla publiczności i stołem sędziowskim. Po obu stronach szosy mianowicie rozciąga się moczarowata łąka, a po obu bokach szosy rowy odwadniające. Wskutek tego do stołu sędziowskiego na finischu prowadzi most wiszący, utworzony z jednej grubej deski, a przyglądająca się publiczność tonie w błocie i wodzie. Dla samochodów przygotowano dosyć duży plac o jakiś kilometr od finischu, jednak i tam błotko nie doprzebycia i samochody stoją „po pas" w wodzie.

Fundacja hr. Skarbka w Drohowyżu dała do dyspozycji muzykę zakładową, niestety, gra ona bardzo mało, by nie zagłuszać telefonu, skrytego opodal w budce z koców, przypominającej żywo konfesjonał.

Na finischu publiczności dużo. Widzimy tu cały sportowy Lwów. U stołu sędziowskiego siedzą pp.: A. Chełmicki, M. Rappe, T. Grabowski, F. Sznarbachowski, St. Skarbek, pułk. hr. Przeździecki, St. Szydelski i prof. Rubczyński. Na starcie Bitschan i Dębicki. Wycieczka samochodów z Warszawy przywiozła na wyścigi dosyć dużo warszawiaków, są także reprezentanci Poznania i Bydgoszczy.

Opodal stołu sędziowskiego tonie w moczarze bufet. Bojąc się zapewne o jego zatonięcie, publiczność stara się wyciągnąć z jego zapasów co się da przedtem jeszcze.



Rys. 350. Budka telefoniczna na finischu.

„Punktualnie" z półgodzinnem opóźnieniem rozpoczyna się start. Zaczynają motocykle. Pierwszy motocykl dochodzi szczęśliwie do mety, natomiast drugi, prowadzony przez panią Loteczko, pozostaje w połowie drogi i strejkuje. Po dłuższej przerwie idzie następny i dalsze. Wypuszczanie maszyn idzie wolno, przez co wyścigi stają się nudnawe. Po motocyklach idą samochody, co wzbudza już więcej zainteresowania. P. Toepferowa na Lancia ma też pecha, gdyż z powodu defektu w karburatorze osiąga szybkość zaledwie 76 klm./godz. Wogóle paniom na tym wyścigu nie powiodło się. Po Lancia p. Toepferowej idzie Lancia z p. Kaplińskim. Wspaniały ten kierowca osiąga na niej szybkość 116,459 klm./g. P. Liefeldt, startujący po Kaplińskim na Austro-Daimlerze osiąga czas gorszy od Kaplińskiego. Z daleka słyszę już tylko pięć cylindrów—jeden wypuszcza. Ponieważ jednak oprócz tego zajechała p. Liefeldtowi drogę p. Loteczko na motocyklu wracająca na start, więc sędziowie pozwalają p. Liefeldtowi na ponowny start. Drugi raz jadąc, osiąga on rezultaty lepsze od p. Kaplińskiego. Dalsze wyniki nie są już interesujące i podane w protokóle Jury, więc ich nie omawiam.

Podczas startu niektórych maszyn padał tak silny deszcz, że nie można było ich wypuszczać, wskutek czego wyścigi się przewlekały. Warunki były fatalne. Z daleka już widać było całą chmurę błota, otaczającą kierowców; doprawdy sztuką było prowadzić w takich warunkach maszynę!

Wszystkie nagrody motocyklowe zdobyli członkowie Polskiego Klubu Motocyklowego i tylko ten klub motocyklowy był na wyścigach reprezentowany. Zdobywcą rekordu szybkości na rok 1925 i lwiej części nagród jest p. Liefeldt, członek A. P.

Jakgdyby na ironję losu po skończeniu wyścigów zapanowała śliczna pogoda, a pod Lwowem deszcz wcale nie padał i na szosie był nawet kurz. Tak to samochodziarzowi zawsze deszcz w wyścigi pada!

Wieczorem tego samego dnia odbyło się posiedzenie Komisji Sportowej, a po niem Komisji Sędziów, dnia zaś następnego gościł u siebie reprezentantów Automobilklubu Polski p. prezes Klubu Małopolskiego pułk. hr. Przeździecki.

Wyniki wyścigów, mimo fatalnych warunków, spowodowanych deszczem i błotem, są daleko lepsze, niż zeszłoroczne. Automobilizm polski kroczy więc naprzód! Trzeba wziąć pod uwagę to, że rekord polski tegoroczny uzyskany został w warunkach jaknajmniej pomyślnych.

Czytajcie i popierajcie „AUTO"!

Zawody w Boulogne sur Mer



Rys. 351. Start Grand Prix Boulogne.

SŁAWNE zawody szybkości w Boulogne sur Mer zostały urządzone w tym roku między 27 a 30 sierpnia, przy, jak zwykle, licznej międzynarodowej konkurencji i ogromnem zainteresowaniu. Program zawodów obejmował, z małemi zmianami, te same próby, co i w latach poprzednich: 27 sierpnia odbyły się krótkodystansowe wyścigi płaskie i górskie dla wszelkich kategorji samochodów i motocykli, 28—konkurs piękności samochodów, 29 — wyścigi o Wielką Nagrodę Boulogne dla samochodzików i 30—handicap o nagrodę imienia G. Boillota.

Krótkodystansowe wyścigi obejmowały trzy następujące próby: 4 kilometry w linji prostej, lecz na terenie o profilu przypadkowym, 1600 metrów na wzniesieniu i 500 metrów o starcie z miejsca, również na wzniesieniu. Pierwszym w klasyfikacji ogólnej był zawodnik, który wykazał z tych trzech prób najmniejszą sumę czasów. Wyniki są następujące:

Row. z siln. 75 cm.^{3}: 1. Janin (Janin) 9 m. 33 s. $^3/_5$.

Row. z siln. 100 cm.^{3}: 1. Lézin (Echard Lutetia) 7 m. 16 s. $^2/_5$.

Motocykle 125 cm.^{3}: 1. Lézin (Echard Lutetia) 6 m. 5 s. $^4/_5$.

Motocykle 175 cm.^{3}: 1. Lézin (Le Grimpeur) 7 m. 20 s. $^1/_5$.

Mot. 350 cm.^{3}: 1. Rolland (Terrot) 3 min. 34 s. $^4/_5$ — najlepszy czas motocykli.

Motocykle 500 cm.^{3}: 1. Naas (Naas Speciale) 3 m. 56 sek.

Mot. 1000 cm.^{3} z wózkiem: 1. Thurotte (Harley Davidson) 4 m. 57 s. $^4/_5$.

Cyclecary 500 cm.^{3}: 1. Doré (Sima Violet) 5 m. 18 s. $^4/_5$.

Sam. tur. 1100 cm.^{3}: 1. Dugat (Derby) 4 m. 48 s. $^3/_5$.

Samoch. tur. 1500 cm.^{3}: 1. Eaton (Aston Martin) 4 m. 19 s.

Sam. tur. 2000 cm.^{3}: 1. Matthys (Bignan) i Rost (Georges Irat) 4 m. 6 s. $^4/_5$.

Sam. tur. 2500 cm.^{3}: 1. Vitu (Ravel) 5 m. 3 s. $^3/_5$.

Sam. tur. 3000 cm.^{3}: 1. Laly (Aries) 3 m. 50 s. $^1/_5$.

Sam. tur. 4000 cm.^{3}: 1. Pagniez (Peugeot) 3 m. 52 s. $^2/_5$.

Sam. tur. 5000 cm.^{3}: 1. Ortmans (Panhard Levassor) 3 m. 2 s. $^3/_5$ — pierwszy w klasyfikacji ogólnej.

Sam. tur. pow. 6000 cm.^{3}: 1. Masse (Hispano Suiza) 3 m. 34 s.

Samoch. wyścigowe 1100 cm.^{3}: 1. Eyston (Frazer Nash) 3 m. 55 s. $^3/_5$.

Samoch. wyścigowe 1500 cm.^{3}: 1. Hennegrave (Delfosse) 4 m. 9 s. $^3/_5$.

Sam. wyścig. pow. 3000 cm.^{3}: 1. Thistlewhaite (Vauxhall) 3 min. 22 s. $^3/_5$.

Konkurs piękności samochodów, który odbył się w dniu następnym przy udziale 39 konkurentów, dał wyniki następujące:

Cyclecary sportowe: 1. Kar. Veuillet (Amilcar).

Samochodziki sportowe: 1. d'Aulan (E. H. P.).

Samochodziki turyst.: 1. Panna Vincent (Benjamin).

Samochodziki limuzyny: 1. Kar. br. Corte (Peugeot) i Early (Voisin — br. Gournay).

Torpeda turystyczne: 1. Deldique (Peugeot).

Torpeda sportowe: 1. Thistlewhaite (Vauxhall).

Limuzyny sportowe: 1. Pani Faco (Ballot) i Kar. Lagache i Glaszmann (Chenard et Walcker).

Karoserje przemienne: 1. Kar. Holvoet (Hotchkiss).

Lekkie kabrjolety: 1. Thierry (Senechal).

Ciężkie kabrjolety: 1. Dethiere (Excelsior).

Coupé: 1. Duflos (Delage).

Limuzyny z kierowaniem wewnętrznem czterodrzwiowe: 1. Fabr. Excelsior (Excelsior).

Limuzyny z kierowaniem wewnętrznem dwudrzwiowe: 1. Panna Pitiot (Panhard Levassor) i Kar. Spinnewynn (Chenard et Walcker).



Rys. 352. Marshall na Bugatti, zdobywca Grand Prix Boulogne.

Nagroda komfortu: 1. Oven Mac Laren (Delage-Weymann).

Wyścigi o Wielką Nagrodę Boulogne dla samochodzików rozegrały się na przestrzeni 12 okrążeń toru po 37 klm. 375 m. = 448 klm. 500 m. Do startu stanęły następujące maszyny:

I kat. Samochodziki wagi do 500 kg.: 4. Eyston (Frazer Nash). 5. Senechal (Senechal). 6. Pisart (Senechal). 7. Doré (Senechal). 8. Lottin (Senechal). 9. Dely (Senechal). 10. Ivanowski (B. N. C.). 11. Marshall (Bugatti). 13. Bourdon (Salmson).

II kat. Samochodziki wagi do 650 kg.: 1. Gallop (Frazer Nash). 2. Ringwood (Frazer Nash). 3. Frazer Nash (Frazer Nash). 14. Maréchal (Delfosse). 15. Hennegrave (Delfosse). 16. Morgan (Thomas Speciale). 18. Bucciali (B. U. C.).

Po starcie na pierwsze miejsce wysunął się Gallop na angielskiej maszynie Frazer Nash; za nim szedł zeszłoroczny zwycięsca, anglik Marshall, na francuskim samochodzie Bugatti, a dalej: Doré, Marechal, Ringwood i t. d.

Gallop utrzymał się na pierwszem miejscu do trzeciego okrążenia, w którem był zmuszony stanąć na sześć minut, skutkiem czego stracił swą pozycję w wyścigu. Na czele znalazł się Marshall, za którym szli kolejno: Maréchal, Doré, Frazer Nash, Morgan etc. Wkrótce jednak Gallop ukończył reperację swej maszyny i, jadąc w szybkiem tempie, wyminął współzawodników, odzyskując pierwsze miejsce w swej kategorji, a drugie w klasyfikacji ogólnej, bowiem jedynie Marshall nie dał się wyminąć. Odtąd wyścig staje się meczem tych dwóch anglików, gdyż pozostali konkurenci idą za nimi w wielkiej odległości, nie biorąc wcale udziału w walce o dwa pierwsze miejsca. Marshall znajduje się ciągle na czele z nieznaczną przewagą nad Gallopem i w rezultacie wygrywa po raz drugi wyścig samochodzików, na tej samej, co i w zeszłym roku, maszynie, z doskonałą szybkością średnią 103 klm. 500 m./godz. Ponieważ podczas biegu wycofali się jeszcze: Doré (Senechal), Eyston (Frazer Nash), Lottin (Senechal), Dely (Senechal) i Bourdon (Salmson), przeto do celu dochodzi 10 konkurentów:

1. Marshall (Bugatti) 4:20:05$^{4}/_{5}$.
2. Gallop (Frazer Nash) 4:22:43.
3. Morgan (Thomas Speciale) 4:40:04.
4. Senechal (Senechal) 4:55:10$^{2}/_{5}$.
5. Pisart (Senechal) 4:57:15.
6. Ringwood (Frazer Nash) 4:58:24.
7. Maréchal (Delfosse) 5:06:13.
8. Ivanowski (B. N. C.) 5:11:55.
9. Frazer Nash (Frazer Nash) 5:30:23.
10. Bucciali (B. U. C.) 5:37:50.

W ostatnim dniu zawodów rozegrany został klasyczny handicap szybkości dla samochodów turystycznych o nagrodę imienia G. Boillota, na przestrzeni 14 okrążeń toru = 423 klm. 250 m. Do wyścigu tego dopuszczono samochody wszelkich kategorji, a wyrównanie szans konkurentów osiągnięto przez niejednakowy czas startu: słabsze samochody wcześniej rozpoczęły wyścig, niż silniejsze, w odpowiednim do litrażu odstępie czasu. W poniższej tabelce mamy spis współzawodników, ich litraże, oraz kolejność i czasy startu:

№	Marka	Kierowca	Litraż w cm.³	Czas startu g.	m.	s.
1.	Austin I	Whaite	747,5	9		
2.	Austin II	Gordon England	747,5	9		
3.	Aries I	Lalaurie	1085	9	15	19
4.	Aries II	Gabriel	1085	9	15	19
5.	Chenard et Walcker I	Senechal	1096	9	15	49
6.	Chenard et Walcker II	Lagache	1096	9	15	49
7.	Chenard et Walcker III	Leonard	1096	9	15	49
8.	Imperia	Van Duggenhoudt	1100	9	16	
9.	Aston Martin	Eaton	1487	9	28	35
10.	Alvis I	Harvey	1496	9	28	52
11.	Alvis II	Sutton	1496	9	28	52
12.	Bignan I	Lallain	1960	9	40	58
13.	Bignan II	Matthys	1960	9	40	58
14.	A. C.	Bruce	1991	9	41	46
15.	Bugatti I	Mongin	1998	9	41	57
16.	Bugatti II	Delatour	1998	9	41	57
18.	Aries III	Laly	2998	9	54	59
19.	Aries IV	Rigal	2998	9	54	59
20.	Chenard et Walcker IV	de Zuniga	3939	10	0	38
21.	Chenard et Walcker V	Pisart	3939	10	0	38
22.	Excelsior I	Duray	5341	10	6	30
23.	Excelsior II	Charlier	5341	10	6	30

Dzięki handicapowi czołowe miejsca na początku biegu zajęły najsłabsze wozy, a mianowie oba angielskie cyclecary Austin. W pierwszem okrążeniu wycofują się: Gabriel na Aries i Eaton na Aston Martin, a w drugiem Duggenhoudt na Imperia. W okrążeniu trzeciem na pierwsze trzy miejsca wychodzi obsada małych samochodów firmy Chenard et Walcker. Senechal prowadzi przez jedno okrążenie, później mija go Lagache. Przez dalsze pięć okrążeń odpadają: Lalaurie na Aries, Leonard, Senechal i Pisart na Chenardach, Lallain i Matthys — obaj na samoch. Bignan i Delatour na Bugatti. Z obsady małych Chenardów wycofały się zatem dwa wozy, zato trzeci, pozostający pod kierownictwem Lagacha, idzie ciągle na pierwszem miejscu, ścigany przez Harveya na angielskim samochodzie Alvis. Na trzeciem miejscu znajduje się Laly na Aries, na czwartem Duray na Excelsior, na piątem Bruce na A. C. Ten ostatni odpada w dziesiątem okrążeniu, dalej w jedenastem odchodzą: Whaite na Austin i Mongin na Bugatti i nakoniec w okrążeniu przedostatniem zatrzymują się: Duray na Excelsior i England na Austin. Ponieważ tymczasem Laly zdołał minąć Harveya, przeto klasyfikacja ostateczna wypadła jak następuje:

Rys. 353. Nagroda Boillota w Boulogne. Lagache na Chenard_Walcker po zwycięstwie.

1. Lagache (Chenard et Walcker 1096 cm.³)—5:22:40. Handicap 15 m. 49 s., czas rzeczywisty—5:06:51, szybkość średnia na godzinę 102 klm. 300 m.

2. Laly (Aries 2998 cm.³) 5:49:25.

3. Harvey (Alvis 1496 cm.³) 5:55:37.

4. de Zuniga (Chenard et Walcker 3939 cm.³) 6:12:53.

5. Charlier (Excelsior 5341 cm.³) 6:14:25.

6. Sutton (Alvis 1496 cm.³) 6:18:05.

7. Rigal (Aries 2998 cm.³) 6:21:57.

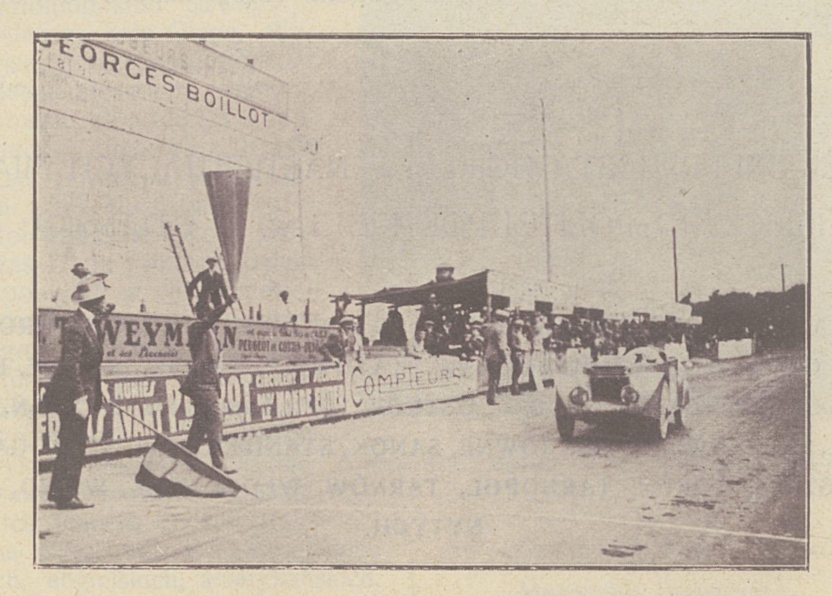
Fabryka Chenard et Walcker po raz trzeci zdobyła nagrodę im. G. Boillota, którą kolejno wygrywali: Pisart w roku 1923 i Leonard w roku zeszłym. Lagache jechał tym razem na bardzo słabej maszynie, o pojemności cylindrów tylko 1100 cm.³, a mimo to zdołał zwalczyć najsilniejszych konkurentów, rozwijając szybkość średnią 102 klm./g., fenomenalną dla tak małego samochodu turystycznego. Świadczy to dobrze o udanej konstrukcji najmniejszego modelu firmy Chenard et Walcker. Nie jest to zresztą jego pierwszy sukces. Przypominamy sobie, że święcił on już triumfy na konkursie wytrzymałości w Le Mans. Zwycięstwa małych Chenardów świadczą zarazem o konieczności budowy racjonalnych karoserji, zwiększających znakomicie wydajność maszyny. Te małe wózki zarówno w Mans, jak i w Boulogne były zaopatrzone w specjalnie profilowane karoserje, które



Rys. 354. Grand Prix Boulogne. Marshall na Bugatti po zwycięstwie.



Rys. 355. Nagroda Boillota w Boulogne. Wiraż Lagache'a na Chenard Walcker.



Rys. 356. Nagroda Boillota w Boulogne. Zwycięsca Lagache na Chenard Walcker na mecie.

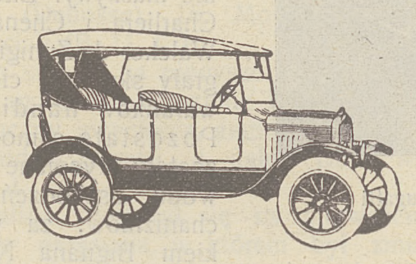
niewątpliwie dopomogły im do zwycięstwa.

Z innych samochodów dobre wyniki osiągnęły trzylitrowe samochody Aries, z których jeden zajął drugie miejsce w klasyfikacji ogólnej, z szybkością średnią 107 km./g. Nieźle sprawiały się również angielskie półtoralitrówki Alvis. Wielkie maszyny: Excelsior Charliera i Chenard et Walcker de Zunigi przegrały skutkiem ciężkich warunków handicapu. Pozostałe samochody zostały wycofane z powodu uszkodzeń mechanizmów, za wyjątkiem Bignana Nr. 13, który uległ tragicznemu wypadkowi. W chwili, gdy samochód mknął na prostej z szybkością 150 klm./g., jeden z widzów wybiegł na szosę, wprost pod koła maszyny. Kierowca Matthys zahamował tak gwałtownie, że aż urwał kardan; maszyna zarzuciła, uderzyła o drzewo, wyrzucając mechanika i skutkiem wybuchu zbiornika stanęła w płomieniach. Matthys, nie tracąc zimnej krwi, opanował wóz, pędzący dalej mimo uderzenia o drzewo, i dopiero po zatrzymaniu wyskoczył, gdy paliło się już na nim ubranie. Dzięki odwadze i zręczności kierowcy, wypadek skończył się dlań względnie szczęśliwie, gdyż uległ on tylko poparzeniu. Zato mechanik, wyrzucony z wozu, skutkiem ciężkich obrażeń, zmarł w szpitalu trzeciego dnia po wypadku. Tak to lekkomyślność publiczności staje się przyczyną tragedji.

Mak.




We własnym interesie kupujcie samochody



turystyczny



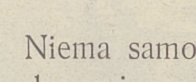
Wyroby Forda są dzisiaj doniosłym czynnikiem w rozwiązaniu kwestji przewozu.

Zgórą 12 miljonów samochodów Forda przyczynia się do rozkwitu handlu i przemysłu.

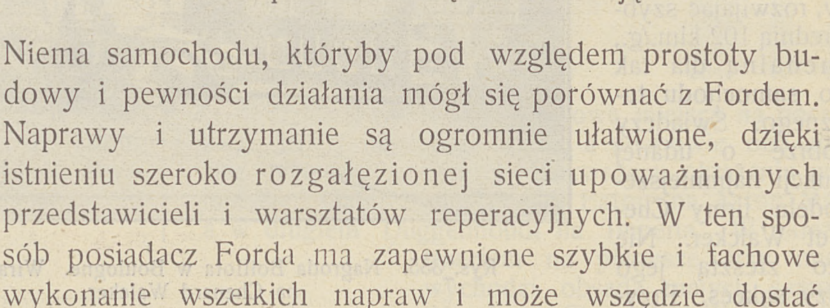


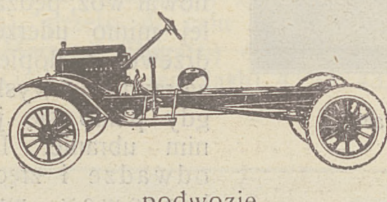
karetka

Ze względu na swą nadzwyczajną użyteczność znalazły one zastosowanie we wszystkich dziedzinach życia, tembardziej że ceny rozmaitych modeli stawiają samochody Forda poza wszelką konkurencją.



Niema samochodu, któryby pod względem prostoty budowy i pewności działania mógł się porównać z Fordem. Naprawy i utrzymanie są ogromnie ułatwione, dzięki istnieniu szeroko rozgałęzionej sieci upoważnionych przedstawicieli i warsztatów reperacyjnych. W ten sposób posiadacz Forda ma zapewnione szybkie i fachowe wykonanie wszelkich napraw i może wszędzie dostać oryginalne części zapasowe Forda.





podwozie

UPOWAŻNIENI PRZEDSTAWICIELE W NASTĘPUJĄCYCH MIASTACH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ i w. m. GDAŃSKA:

WARSZAWA, BYDGOSZCZ, BIELSKO, BRZEŚC n BUGIEM, CHOJNICE, DROHOBYCZ, GNIEZNO, GRUDZIĄDZ, INOWROCŁAW, KATOWICE, KALISZ, KIELCE, KRAKÓW, KUTNO, LUBLIN, LWÓW, ŁÓDŹ, OSTRÓW (Wielkopolska), POZNAŃ, PŁOCK, PRZEMYŚL, RZESZÓW, RADOM, RÓWNE, SANOK, STANISŁAWÓW, STAROGARD, SOSNOWIEC, STRYJ, TORUŃ, TARNOPOL, TARNÓW, WŁOCŁAWEK, WILNO, GDAŃSK, NYTYCH.

34.-7. P. 28.

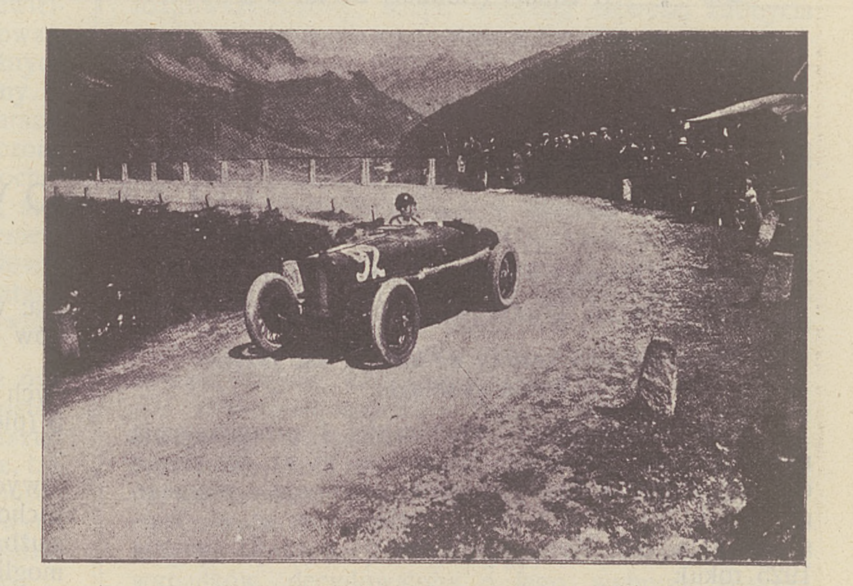
Rys. 357. Wyścigi na wzniesieniu Klausen. Na lewo: widok na jeden z zakrętów toru u podnóża masywu skalnego. Na prawo: Hansal na samochodzie sport. Steyr podczas biegu.

Wyścigi na wzniesieniu Klausen

W DNIACH 22 i 23 sierpnia, na przestrzeni 21500 metrów, przy różnicy poziomów startu i celu równej 1273 m. i licznych gwałtownych zakrętach, odbyły się po raz czwarty, zorganizowane przez Automobilklub Szwajcarji, wyścigi na wzniesieniu Klausen koło Glaris. Wyścigi te są najsławniejszym biegiem górskim w Europie nietylko skutkiem niezmiernie trudnej, a zarazem malowniczej trasy, ale i dzięki wspaniałej, niewidzianej gdzieindziej, organizacji. Każda uczestnicząca w wyścigach maszyna jest kilkakrotnie chronometrowana przez specjalne zegary, zaopatrzone w aparaty fotograficzne, które automatycznie fotografują czas startu i finiszu, dzięki czemu wykluczoną jest pomyłka w chronometrowaniu. Wzdłuż toru ustawionych jest kilkadziesiąt głośników, które zgromadzonej publiczności ogłaszają wyniki. Dwa tunele, przez które droga przechodzi, są podczas zawodów oświetlone.

Do wyścigów tegorocznych dopuszczono po raz pierwszy motocykle wszelkich kategorji, dzięki czemu ilość zapisanych maszyn wypadła bardzo wielka, a mianowicie stanęło do zawodów blisko 150 kierowców na samochodach i motocyklach szwajcarskich, francuskich, angielskich, amerykańskich, belgijskich, włoskich, niemieckich i austryjackich.

W pierwszym dniu zawodów osiągnięto skutkiem deszczu dosyć słabe wyniki, zato w drugim dniu pogoda dopisała. Rezultaty wypadły następująco:



Rys. 358. Masetti na sam. Sunbeam pobił rekord wzniesienia Klausen.

Dzień pierwszy.

Motocykle (amatorzy):

250 cm.³: 1. Fréléchoz (Condor) 24 m. 04 s. ²/₁₀.
350 „ 1. Pefferkorn (A. J. S.) 23 m. 50 s.
500 „ 1. Lisner (Sunbeam) 19 m. 55 s.



Rys. 359. Niebezpieczne zakręty toru Klausen.

750 cm.^{3}: 1. Vandenberg (Scott) 21 min. 21 s. $^4/_{10}$.
1000 „ 1. Wurz (Harley Davidson) 23 m. 45 s.

Samochody turystyczne:
1100 cm.^{3}: 1. Fuchser (Salmson) 25 min. 36 s. $^4/_{10}$.
1500 „ 1. Schmidt (Talbot) 24 m. 05 s. $^2/_{10}$.
2000 „ 1. Nigg (Ansaldo) 22 m. 37 s. $^2/_{10}$.
3000 „ — Sacchi (Alfa Romeo) 22 min. 27 s. $^4/_{10}$ — zdyskwalifikowany.
1. Walser (Lancia) 25 m. 01 s.
5000 „ 1. Rigal (Peugeot) 21 m. 23 s. $^3/_{10}$ rekord kategorji.
Pow. 5000 cm.^{3}: 1. Caracciola (Mercedes) 23 m. 25 s.

Dzień drugi.
Motocykle (zawodowcy):
175 cm.^{3}: 1. Grandjean (Allegro) 22 m. 41 s. $^4/_{10}$.
250 „ 1. Dinkel (Condor) 21 m. 4 s.
350 cm.^{3}: 1. Riva (Sunbeam) 20 m. 48 s.
500 „ 1. Bourquen (Douglas) 19 m. 52 s. $^2/_{10}$.
750 „ 1. Franconi (Motosacoche) 18 min. 21 s. $^8/_{10}$.
1000 „ 1. Carmine (Harley Davidson) 18 m. 46 s. $^2/_{10}$.
350 „ z wózkiem: 1. Monders (A. J. S.) 26 m. 20 s. $^4/_{10}$.
1000 „ z wózkiem: 1. Gex (Motosacoche) 21 m. 36 s. $^6/_{10}$.

Samochody sportowe:
1100 cm.^{3}: 1. Kirchofer (Salmson) 22 m. 03 s. $^6/_{10}$.
1500 „ 1. Forcart (Bugatti) 21 m. 50 s. $^2/_{10}$.
2000 „ 1. Escher (Bugatti) 21 m. 23 s. $^2/_{10}$.
3000 „ 1. Zsolnay (Austro Daimler) 20 m. 46 s. $^6/_{10}$.
5000 „ 1. Hansal (Steyr) 19 m. 38 s. $^4/_{10}$ — rekord kategorji.

Samochody wyścigowe:
1100 cm.^{3}: 1. Rottenbach (Amilcar) 20 m. 08 s. $^8/_{10}$.
1500 „ 1. Bourlier (Talbot) 19 m. 21 s.



Rys. 360. Plan toru wyścigowego na wzniesieniu Klausen.

2000 cm.^{3}: 1. Masetti (Sunbeam) 17 m. 28 s. $^8/_{10}$ — rekord wszystkich kategorji; szybkość średnia 73 klm. 850 m./g.
Pow. 5000 cm.^{3}: 1. Divo (Delage) 17 m. 45 s. $^6/_{10}$.

Mak.

BACZNOŚĆ AUTOMOBILIŚCI!

Urzędowe

Z Rozkazu Dziennego Komendanta Policji Państwowej na m. st. Warszawę z dn. 4/IX 1925 r.

Ruch pieszy i kołowy na moście ks. Józefa Poniatowskiego.

Poniżej podaję do wiadomości i przestrzegania rozporządzenie Komisarza Rządu na m. st. Warszawę o szczególnych warunkach ruchu kołowego i pieszego na moście ks. Józefa Poniatowskiego w m. st. Warszawie (Dz. Urz. Kom. Rządu Nr. 64 z dn. 31 sierpnia 1925 roku):

„Na zasadzie art. 8 Rozporządzenia wykonawczego Rady Ministrów i t. d. z dnia 13 listopada 1919 r. (Dz. U. 1919 r. Nr. 90, poz. 489) w związku z art. 3 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r., regulującego używanie i ochronę dróg (Dz. U. 1924 r. Nr. 61, poz. 611), zarządza się co następuje:

§ 1. Ruch pieszy w obu kierunkach odbywać się może tylko po chodniku odbudowanej połowy mostu.

§ 2. Przejazd przez most dozwolony jest tylko dla: wozów tramwajowych, wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych i osobowych pojazdów konnych.

§ 3. Szybkość pojazdów mechanicznych i konnych na odbudowanej części mostu ogranicza się do 5 (pięciu) kilometrów na godzinę.

§ 4. Pojazdy winny dążyć po linji szyn tramwajowych w odpowiednim kierunku, jeden za drugim, zachowując przytem pomiędzy sobą taki odstęp, by służba mostowa i funkcjonarjusze policji państwowej mogli swobodnie przechodzić pomiędzy niemi.

§ 5. Wyprzedzanie pojazdów jest wzbronione.

§ 6. Poza powyższemi szczególnemi warunkami, obowiązują wszystkie przepisy o ruchu ulicznym w m. st. Warszawie.

§ 7. Czuwanie nad przestrzeganiem przepisów powyższych jest obowiązkiem służby mostowej i organów policji państwowej.

§ 8. Winni przekroczenia niniejszego rozporządzenia, o ile przekroczenie to nie podlega surowszym

przepisom karnym, ulegną w trybie karno-administracyjnym karze grzywny do 500 (pięciuset) złotych lub aresztu do dwóch miesięcy.

§ 9. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia ogłoszenia.

(—) *MOLDENHAWER*
w/z Komisarza Rządu na m. st. Warszawę

WYKAZ KIEROWCÓW, POSIADAJĄCYCH PRAWO PROWADZENIA POJĄZDÓW MECHANICZNYCH.

Województwo Stanisławowskie.

1. Juljusz Wojciech Dieduszycki, 2. Wiktor Starzyński, 3. Dr. Jakób Neuss, 4. Tadeusz Rosmann, 5. Michał Sobczak, 6. Józef Iwaniszyk, 7. Tadeusz Ring, 8. Dr. Władysław Mikulski, 9. Leopold Majer, 10. Erwin Bohusiewicz, 11. Jan Szołdrak, 12. Wojciech Lenart, 13. Karol Oudruck, 14. Bronisław Kollerstein, 15. Mieczysław Passek, 16. Inż. Stanisław Rzewuski, 17. Leon Tokarski, 18. Ksawery Mikucki, 19. Inż. Mieczysław Krysowski, 20. Józef Smoliński, 21. Rafał Cywiński, 22. Karol Goerz, 23. Józef Gebhard, 24. Bazyli Hawryłów, 25. Ignacy Kurkiewicz, 26. Włodzimierz Kwieciński, 27. Józef Truchanowicz, 28. Jan Leszczyniecki, 29. Kazimierz Kubicz, 30. Stanisław Jasiński, 31. Lubomir Cieński, 32. Dr. Wiktor Ciełczyński, 33. Jakób Stefanowicz, 34. Wojciech Onichowski, 35. Adolf Pilawski, 36. Juljusz Łubkowski, 37. Adolf Gembol, 38. Bolesław Cieślik.

Województwo Kieleckie.

1. Dziura Bolesław, 2. Kollatorowicz Ksawery, 3. Florjan Aleksander, 4. Błaszczyk Piotr, 5. Bielas Jakób, 6. Kateusz Ignacy, 7. Pulsakowski Stefan, 8. Sommer Erwin, 9. Gościński Antoni, 10. Szlachetko Bronisław, 11. Kędzierski Jan, 12. Łysak Michał, 13. Dryll Józef, 14. Masłoń Leopold, 15. Szykuła Piotr, 16. Glegot Stanisław, 17. Czernik Ludwik, 18. Krüger Ludwik, 19. Lipiński Wincenty, 20. Szeszko Jan, 21. Tokarski Józef, 22. Flont Mieczysław, 23. Drążek Andrzej, 24. Betker Henryk, 25. Kukliński Albin, 26. Blicharski Adam, 27. Postek Lucjan, 28. Brzeziński Eugenjusz, 29. Goździkowski Marjan, 30. Cypryk Józef, 31. Emiljanow Aleksander, 32. Kelerwurm Benjamin.

Województwo Wołyńskie.

1. Dzierżanowski Stanisław, 2. Bułdyhin Herman, 3. Skolimowski Stanisław, 4. Baczewski Bronisław, 5. Łączyński Antoni, 6. Koruś Jan, 7. Matyjenko Leon, 8. Goncikowski Kazimierz, 9. Głagolski Wincenty, 10. Pintiagin Jan, 11. Godziemba Mieczysław, 12. Jermolenko Metodjusz, 13. Zywołunow Andrzej.

C. ŁOZIŃSKI

Przemysł samochodowy w Polsce

(Ciąg dalszy).

OBECNIE już bez trudności dałoby się zorganizować w kraju bez wielkiego nakładu kapitału wyrób całego szeregu elementów i akcesorji samochodowych, jak: koła, resory, panewki, sworznie, zawory, tłoki, pierścienie tłokowe, bloki cylindrowe, sprężyny wszelkiego rodzaju, tryby, karburatory, pompki do wody i smaru, łożyska kulkowe i rolkowe, magneta, części zespołów elektrycznych, latarnie, projektory, okucia do karoserji i same karoserje, wały kolankowe, osie.

Należy pamiętać, że przed wojną światową przemysł polskiej części Śląska już pracował skutecznie, dając półfabrykaty dla przemysłu samochodowego niemieckiego, a zatem posiada wiele potrzebnych do tego urządzeń. Również niektóre zakłady przemysłowe w Kongresówce posiadają urządzenia, które z niewielkim nakładem dałyby się do wielu wyrobów zastosować. Dla tego potrzebnem jest tylko, aby odbiór poważnych ilości wyrobów jednostajnego typu był zapewniony.

Przez rozwój tej wytwórczości, chociaż narazie częściowej tylko, prowadzi najkrótsza, ograniczona droga do wyszkolenia fachowców przemysłu samochodowego oraz do powstania urządzeń, na których, stosując kooperację przemysłową, można z powodzeniem zbudować nasz własny mocny przemysł samochodowy, początkowo posługujący się częściowo półfabrykatami z zagranicy, lecz w miarę rozwoju, mogący całkowicie się od zagranicznej pomocy wyzwolić.

Pod naciskiem konieczności, wynikającej z ówczesnej naszej izolacji, w 1919 roku pewien postęp w tym kierunku zarysował się w Centralnych Warsztatach Samochodowych M. S. W., jednakże, jak zawsze, tak i w danym wypadku, brak dostatecznej elastyczności, charakterystyczny dla wszystkich poczynań rządowych w dziedzinie wytwórczości, stoi i tu na przeszkodzie szerszemu wyzyskaniu już osiągniętych rezultatów.

Tak np. w warsztatach tych został wytworzony własny typ samochodu, znakomicie znormalizowany, który przy próbnych przebiegach wykazał sprawność nie mniejszą niż tego można się spodziewać po próbnym wozie. Został zatem osiągnięty rezultat pozytywny w najprawidłowszym kierunku, który powinien być wzięty za podstawę i punkt wyjścia dla wszystkich zamówień rządowych na samochody jakie mają być wykonane w kraju z poparciem finansowem Rządu.

Obrano natomiast inny wskaźnik przy wyborze typu samochodu wojskowego, a mianowicie został zorganizowany raid samochodowy okrężny polski w celu ustalenia najbardziej sprawnego typu samochodu. Tego rodzaju zawody mają wielką wartość sportową oraz reklamową. Natomiast bynajmniej nie może być traktowany jako ostateczny wskaźnik praktyczny co do najodpowiedniejszego dla naszych warunków typu samochodu; w obecnych naszych warunkach, z powodu złego stanu naszych dróg oraz całkowitego braku urządzeń konserwacyjnych, samochód w dalszej drodze jest w znacznej mierze zdany na los przypadku. Dlatego najdoskonalszy samochód może łatwo zawieść tam, gdzie mniej doskonały typ samochodu, lecz bardziej rozpowszechniony, dzięki większej łatwości zdobycia części zapasowych oraz większemu obyciu z jego konserwacją i obsługą, może dać znacznie lepsze rezultaty w praktycznej eksploatacji.

Jako dowód tego twierdzenia wystarczy przytoczyć samochód Forda, który, jakkolwiek daleko mniej doskonały od innych samochodów amerykańskich, zdobył sobie pierwsze miejsce w Stanach Zjednoczonych i szybko zdobywa je także na rynkach całego świata; dzięki dobrej organizacji zaopatrzenia w części zapasowe, możliwej tylko przy tak wielkiem rozpowszechnieniu, jakiem cieszy się samochód Forda, stał się on naprawdę pojazdem użytkowym, mogącym skutecznie zastąpić trakcję konną w każdych prawie warunkach.

O ile więc obecnie w Polsce nabywca samochodu kieruje się przypadkowemi upodobaniami w tym lub innym kierunku, lub też mniej lub więcej przygodnym doświadczeniem i znajomością techniczną tego czy owego typu samochodu, o tyle, przy stosowaniu metody premjowania jednego typu, w przeważnej ilości wypadków decydowałoby o jego wyborze znaczne rozpięcie pomiędzy ceną samochodu premjowanego typu w porównaniu do mniej lub więcej równorzędnych typów innych, oraz wyższość samochodu premjowanego pod względem konserwacji i obsługi.

Wreszcie rozporządza Rząd jeszcze jednym skutecznym środkiem aby wpływać dodatnio na rozwój samochodowego transportu w kierunku pożądanym dla potrzeb państwa: jest nim planowa, dobrze przemyślana polityka celna i podatkowa. Dotychczas środek

ten jest stosowany jedynie z punktu widzenia bardzo wąskiego, fiskalnego; dlatego stosowane obecnie stawki celne, podatkowe i rejestracyjne nietylko nie przyczyniają się do prawidłowego rozwoju transportu samochodowego, lecz przeciwnie są dla niego wręcz szkodliwe.

Przedewszystkiem mam tu na myśli pobieranie cła od części samochodów.

Najłatwiej daje się zapoczątkować przemysł samochodowy przez składanie samochodów z części kupowanych. Prócz tego transport samochodów znacznie jest tańszy, gdy się odbywa w postaci przesyłek masowych części. Dlatego też już przy obecnym stanie importu samochodów do Polski, o ileby części samochodów, tak jak to ma miejsce we Francji i Anglji, nie podlegały opłatom celnym, firmy importujące natychmiast zobaczyłyby w tem swój interes, aby zorganizować warsztaty do montażu i składania samochodów z ich części. Warsztaty takie stanowiłyby doskonały zawiązek przemysłu samochodowego. W następstwie, pod wpływem normalnej konkurencji, zaczęłoby się fabrykowanie niektórych elementów w kraju. Stopniowo fabrykacja części w kraju zaczęłaby zataczać coraz to szersze kręgi, wytwarzając system kooperacji przemysłowej, bez której nie do pomyślenia jest powstanie rodzimego przemysłu samochodowego w szerszym stylu.

Natomiast widzimy w Polsce, przy zupełnym braku wytwórczości części samochodowych, cła ochronne na części w wysokości przewyższającej cła od gotowych, złożonych samochodów. Wobec tego opłaca się lepiej sprowadzać samochody całkiem gotowe, mimo zwiększonych kosztów transportu, i jednocześnie traci się doskonała sposobność stopniowego wyszkolenia personelu technicznego, któryby można było zatrudnić przy składaniu samochodów z części, gdyby nie podlegały one opłatom celnym.

Praktyka rozwoju przemysłu samochodowego na zachodzie Europy i w Stanach Zjednoczonych najzupełniej potwierdza te fakty: cały szereg wytwórni samochodowych w najbardziej uprzemysłowionych krajach Zachodu powstało z warsztatów, zatrudnionych składaniem kupowanych części samochodów. W Stanach Zjednoczonych, za wyjątkiem największych wytwórni, wyrabiających setki tysięcy samochodów rocznie, przeważna ilość fabryk, cieszących się doskonałą marką swych samochodów, składa te samochody z elementów wyrabianych w wytwórniach specjalnie do tego urządzonych i zaopatrujących w elementy, stanowiące ich specjalność, równocześnie cały szereg wytwórni, składających samochody.

Dlatego też cła na części samochodowe mogą być celowo stosowane dopiero w miarę powstawania tej wytwórczości w kraju. W przeciwnym wypadku, zamiast być bodźcem do powstania przemysłu krajowego, są one silnym bardzo hamulcem, uniemożliwiającym zupełnie inicjatywę przemysłową w tym kierunku.

(Dok. nast.).

KRONIKA

Paryż—Pireneje—Paryż. Urządzany co roku pod tą nazwą, przez czasopisma „Moto Revue" i „Petit Parisien", raid dla motocykli, cyclecarów i samochodzików, odbył się po raz piąty między 9 a 16 sierpnia na przestrzeni 2150 km., podzielonej na siedem następujących etapów: Paryż—Bordeaux—Biarritz - Tarbes — Tuluza—Clermont Ferrand—Orlean—Montlhery.

Na raid wyruszyło 42 zawodników a ukończyło go 18, przyczem tylko jeden bez punktów karnych. Klasyfikacja ostateczna:

Motocykle 175 cm.³: 1. Belli (Favor) 146 pk. 2. Laurent (Le Grimpeur) 352 pk.

Motocykle 250 cm.³: 1. de Maistre (Terrot) 16 pk. 2. Dagorno (Raleigh) 78 pk. 3. Daillet (Gloriol) 178 pk.

Motocykle 350 cm.³: 1. Hufkens (Gillet) 31 pk.

Motocykle 500 cm.³: 1. Bernard (Gnome Rhone) 15 pk. 2. Cretier (Gnome Rhone) 90 pk.

Motocykle 750 cm.³: 1. Naas (Gnome Rhone) 0 pk.

Cyclecary 350 cm.³: 1. Villard (Villard) 397 pk.

Samochody 1100 cm.³: 1. Marcel Dony (Salmson) 1 pk. 2. Karcher (G. M.) 40 pk. 3. Michał Dony (X...) 66 pk. 4. Mercier (Cova Speciale) 279 pk.

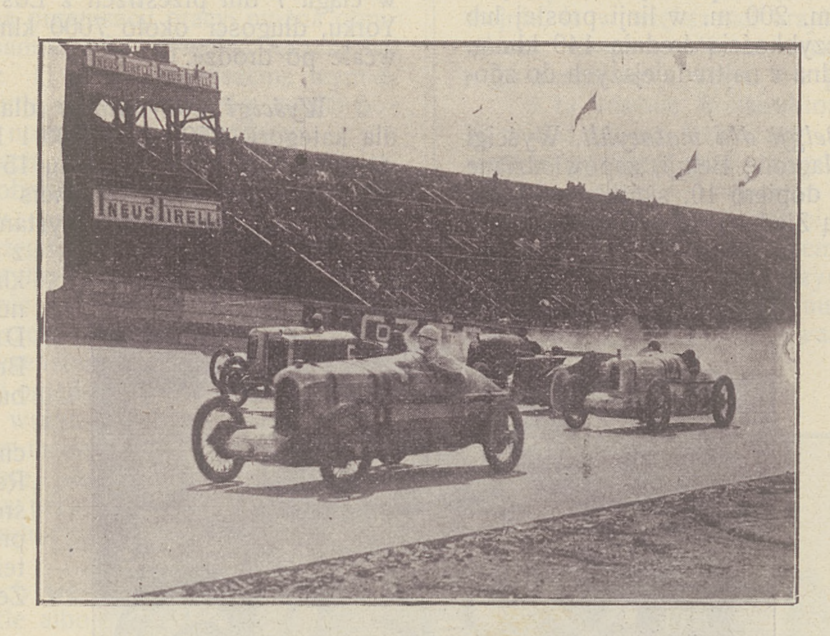
Samoch. tur. 1500 cm.³: 1. Sandford (G. M.) 92 pk. 2. Didier (Bugatti) 141 pk.

Sam. sport. 1500 cm.³: 1. Soreau (Messier) 113 pk.

Krańcowym punktem raidu był autodrom Montlhery pod Paryżem, do którego konkurenci przybyli, w czasie odbywających się zawodów szybkości. Jednym z punktów programu tych zawodów był handicap szybkości dla uczestników raidu, w którym zwycięscą został Villard na małym trzykołowym cyclecarze Villard.

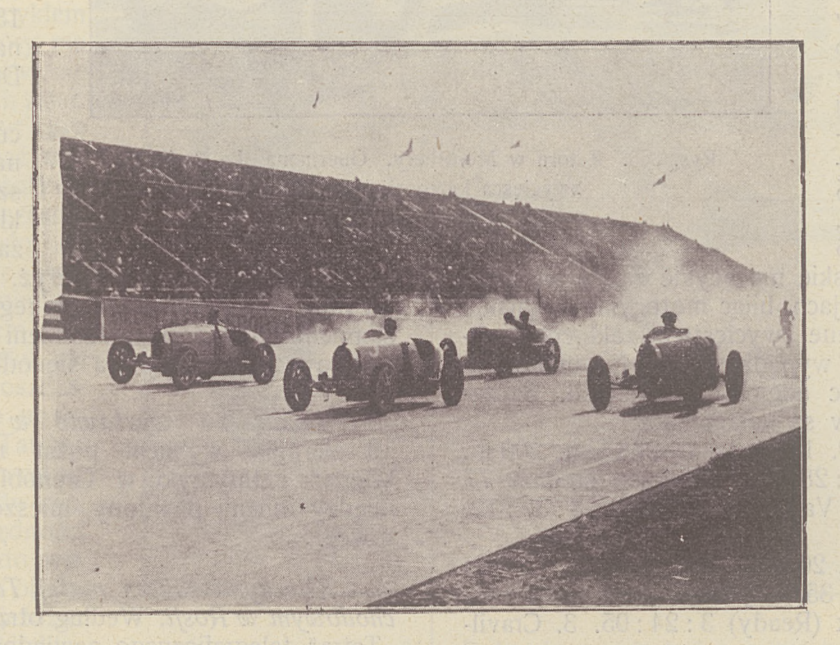
Zawody szybkości na torze Montlhery, zorganizowane w dniu 16 sierpnia z okazji zakończenia raidu Paryż—Pireneje—Paryż, odniosły ogromny sukces dzięki doskonałym wynikom i znacznemu zainteresowaniu publiczności. Na program zawodów złożyły się (prócz wspomnianego wyżej handicapu konkurentów raidu) mecz wielkich motocykli, wyścig samochodów 1500 cm.^{3}, wyścig dwulitrowych bolidów, mecze między motocyklistą Temple a de Marmierem na cyclecarze Salmson 1100 cm.^{3} i Robertem Benoist na samochodzie Delage oraz pobijanie rekordów światowych.

W meczu wielkich motocykli, rozegranym w trzech wyścigach po 25 km., zwycięzcą został Gillard na Peugeot przed Vuillamym na Harley Davidson. Gillard pobił w czasie wyścigów motocyklowy rekord okrążenia toru Montlhery, rozwijając szybkość średnią 162 km. 153 m/godz.



Rys. 361. Start samochodów 1500 cm.^{3} w Montlhery.

Wyścig samochodów półtoralitrowych odbył się na przestrzeni 25 km. Do startu stanęli: Weyling (Jean Gras), Guerin (La Perle), Revaux (Revaux), Antony (Antony), Chauvierre (Antony), Collet (Collet Anzani) i de Marmier (Salmson 1100 cm.^{3}). Zwycięscą został Guerin w 11 m. 7 sek., czyli z szybkością średnią 137 klm. 742 m/godz.; drugie miejsce zajął de Marmier na małym Salmsonie a trzecie Revaux.



Rys. 362. Z toru w Montlhery. Start bolidów.

W wyścigu dwulitrowych bolidów, rozegranym na przestrzeni 15 km., uczestniczyły 3 samochody Bugatti, które prowadzili Brosselin, Fouchet i książę Ibrahim, oraz Guyot, prowadzony przez konstruktora Guyota. Fouchet i Brosselin po niezmiernie emocjonującej walce zajęli dwa pierwsze miejsca, przyczem Fouchet rozwinął wspaniałą szybkość średnią 175 km. 633 m/g. Książę Ibrahim przyszedł do celu na trzeciem miejscu i Guyot na ostatniem.

Mecz między de Marmierem na cyclecarze Salmson 1100 cm.^{3} a anglikiem Temple na motocyklu Mc. Evoy Temple 1000 cm.^{3}, zakończył się zwycięstwem motocyklisty. W drugim jednak meczu, rozegranym z Robertem Benoist, który prowadził dwunastocylindrowy bolid Delage, przegrał Temple skutkiem złego startu. Ostatnim wreszcie punktem programu było pobijanie rekordów światowych szybkości przez Roberta Benoist na bolidzie Delage. Benoist osiągnął wynik wspaniały, a mianowicie pobił on cztery następujące rekordy światowe:

5 km. w czasie 1 m. 21,28 s. (szybkość średnia na godzinę 221 km. 456 m.), 5 mil ang. w czasie 2 m. 14,89 s. (szybk. śred. na godz. 214 km. 750 m.), 10 km. w czasie 2 m. 47,50 s. (szybk. śred. na godz 214 km. 900 m.), jedno okrążenie toru (2500 m.) w czasie 41,10 s. (szybk. śred. na godz. 223 km. 150 m.).

Wyścigi na Schwabenberg. Królewski węgierski Automobilklub urządza w dniu 27 września r. b. górskie wyścigi na Schwabenbergu szlakiem: Istenhegyi ut—Költö utca—Diana utca—Karthausi utca — Agancs ut — Górna stacja kolejki zębatej. Długość drogi wynosi około 5 klm. Różnica poziomów startu i celu 305 metrów. Wzniesienie przeciętne 6% — najwyższe 15%.

Do wyścigów dopuszczone są następujące grupy pojazdów: A) motocykle — kategorje 150, 250, 350, 500 i pow. 500 cm.^{3}, B) motocykle z wózkami—kat. 600 i pow. 600 cm.^{3}, C) samochody turystyczne — kat. 1100, 1500, 2000, 2500, 3000, 3500, 4500 i powyżej 4500 cm.^{3} i D) samoch. wyścigowe — kat. 1100, 1500, 2000, 3000 i pow. 3000 cm.^{3}.

Zwycięsca każdej kategorji otrzyma złotą plakietę, a pozatem rozegrane zostaną trzy następujące nagrody przechodnie: 1. Wielka Nagroda Przechodnia Królewskiego Węgierskiego Automobilklubu dla samochodów (grupy C i D). Zostanie ona przyznaną temu zawodnikowi, który w ciągu trzech lat kolejno lub inaczej pięciokrotnie osiągnie najlepszy czas dnia na Schwabenbergu. 2. Nagroda Przechodnia Królewskiego Węgierskiego Automobilklubu dla motocykli—zostanie przyznana temu motocykliście, który trzykrotnie osiągnie najlepszy czas dnia na Schwabenbergu i 3. Nagroda Przechodnia Teodora Delmara — zostanie przyznana temu z członków Królewskiego Węgierskiego Automobilklubu, który w ciągu trzech lat kolejno lub inaczej pięciokrotnie osiągnie najlepsze rezultaty na samochodzie turystycznym według formułki: ciężar samochodu podzielony przez pojemność cylindrów razy czas jazdy, przyczem pod uwagę będą brani tylko ci kierowcy, których czasy nie przekroczą 20% czasu jazdy bezwzględnego zwycięscy w kategorji.

Tegoroczne wyścigi będą miały wyjątkowo uroczysty charakter, ponieważ Królewski Węgierski Automobilklub obchodzi dwudziestopięciolecie swego istnienia. Z racji tego jubileuszu Automobilklub Polski przesłał Królewskiemu Węgierskiemu Automobilklubowi szczere życzenia dalszego pomyślnego rozwoju, do których niniejszem przyłącza się i „Auto".

Nowa nagroda lotnicza. Znana francuska fabryka samochodów i silników lotniczych Renault, ustanowiła nową nagrodę dla samolotów. Zostanie ona przyznaną tej firmie, której płatowiec przebędzie bez lądowania przestrzeń 3216 klm. 200 m. w linji prostej lub zamkniętej z minimalną szybkością średnią 140 klm/g. Będzie to niewątpliwie jedna z najtrudniejszych do zdobycia nagród.

Wielka Nagroda Belgji dla motocykli. Wyścigi motocyklowe o Wielką Nagrodę Belgji, zapowiedziane na 3 sierpnia, odbyły się dopiero 10, skutkiem zatargu między Komisją Sportową Zjednoczenia Motocyklistów Belgji a fabryką F. N. Zatarg ten miał niemiłe następstwa tylko dla marki F. N., której odebrano prawo startowania w wyścigu; inni konkurenci zyskali na zwłoce, gdyż o ile 3 sierpnia przez cały dzień padał deszcz, to 10 pogoda była bardzo piękna, co wpłynęło na uświetnienie wyścigów i na polepszenie ich wyników. Wyścigi rozegrały się na torze szosowym w Francorchamps koło Spa, tym samym, który był teatrem zawodów o Wielką Nagrodę Europy i Wielką Nagrodę Belgji dla samochodów. Do startu stanęło 40 konkurentów: 3 w kategorji 175 cm.³, 3 w kat. 250 cm.³, 18 w kat. 350 cm.³ i 16 w kat. 500 cm.³. Angielskie motocykle zajęły pierwsze miejsca w trzech kategorjach, bijąc motocykle belgijskie i amerykańskie; to piękne zwycięstwo zakłócone zostało jednak tragicznym wypadkiem, w którym postradał życie młody jeździec angielski, Hollowell. Szczegółowe wyniki wyścigów są następujące:

Kategorja 175 cm.³. 18 okrążeń=268 klm. 200 m. 1. Vanneste (Ready) 3:28:14, szybkość średnia 77 klm. 175 m./godź. 2. Van Geert (Rush) 3:37:12. 3. Van de Rose (P. A.).

Kategorja 250 cm.³. 20 okrążeń=298 klm. 1. Porter (New Gerard) 3:05:35, szybkość średnia 96 klm. 474 m./godź. 2. Milhoux (Ready) 3:24:05. 3. Cravillon (Ready).

Kategorja 350 cm.³. 24 okrążenia=357 klm. 600 m. 1. Handley (Rex Acme) 3:25:07, szybkość średnia 102 klm. 572 m./godź. 2. Ricken (Gillet) 3:41:16. 3. Colgan (P.A.) 3:42:19. 4. Johnston (Ready) 3:50:27.

Kategorja 500 cm.³. 28 okrążeń=417 klm. 200 m. 1. Bennett (Norton) 3:51:500, szybkość średnia 107 klm. 710 m./godz. 2. Hudson (Norton) 4:00:18. 3. Ashby (Phelon Moore) 4:00:31. 4. Craig (Norton) 4:01:06. 5. Stobbart (Sarolea) 4:07:04. 6. Tom (Norton) 4:07:09. 7. Burlage (Norton) 4:08:05. 8. Debay (Ready) 4:21.

Włoski raid alpejski odbył się między 9 a 14 sierpnia, na przestrzeni 2962 klm.. w pięciu następujących etapach: Medjolan—Asiago—Triest—Auronzo—Meran—Medjolan. W raidzie brało udział 24 samochody. Klasyfikacja ostateczna:

Kat. 1500 cm.³: 1. Tassara (Bugatti) 61:59:09, szybkość średnia na godzinę 47 klm. 790 m.

Kat. 1100 cm.³: 1. Bianchi Anderloni (Peugeot) 68:23:06, szybk. średnia na godzinę 43 klm. 317 m.; 2. Le Tailleur (Peugeot) 69:47:13; 3. Crespi (Salmson).

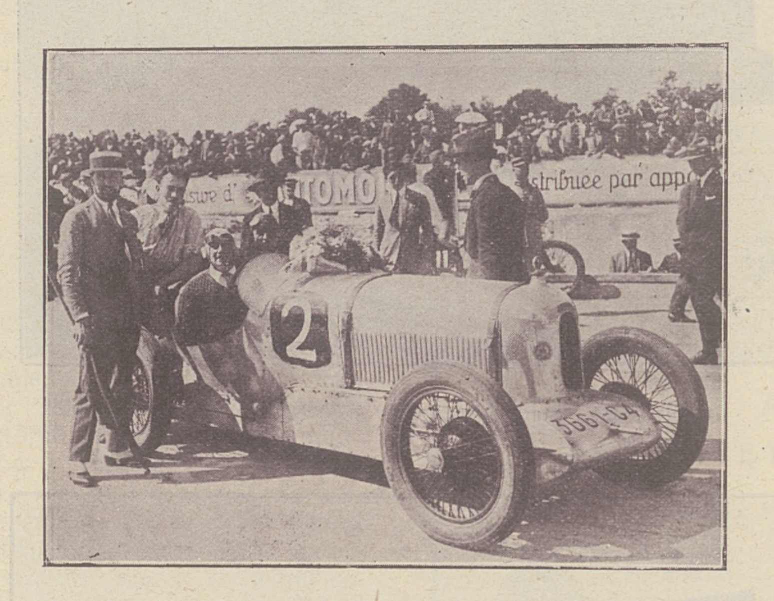
Niebywały raid samochodowy. Dwaj automobiliści amerykańscy, Wells i Wede, przebyli samochodem w ciągu 7 dni przestrzeń z Los Angelos do Nowego Yorku, długości około 7000 klm., nie zatrzymując się wcale po drodze.

Wyścigi 200-milowe dla motocykli, dostępne dla kategorji 250, 350, 500 i 1000 cm.³, odbyły się na torze Brookland w dniu 15 sierpnia. W kategorji 250 cm.³ zwyciężył Wooters na motocyklu Cotton Blackburne, przebywając dystans w 2 g. 53 m. 16 s., z szybkością średnią 111 klm. 400 m./g., co stanowi rekord światowy. Drugie miejsce zajął Briggs na O. K. Blackburne w 3 godz. 23 m.

Zwycięscą w kat. 350 cm.³ został Handley na Rex Acme, z szybkością średnią 126 klm./godz., przed Horkinsem na Chater Lea i Woodsem na Zenith.

W kategorji 500 cm.³ wygrał Driscoll na Norton, z szybkością średnią 132 klm./g., bijąc Hougta na A. J. S. i Guilera na Dot.

Wreszcie w kat. 1000 cm.³ zwyciężył Longman na Harley Davidson, z szybkością średnią 162 klm./g., a drugie miejsce zajął Wright na Zenith.



Rys. 363. Z toru w Montlhery. Guerin na „La Perle", zwycięsca kategorji 1500 cm.³.

Paryż—Moskwa—Paryż. Automobilklub paryski przystąpił do opracowywania regulaminu wielkiego raidu samochodowego na przestrzeni z Paryża do Moskwy i z powrotem, który ma się odbyć w roku przyszłym.

Pożar na wystawie w Grenobli. Wieczorem 19 sierpnia wybuchł pożar na wystawie „Białego Węgla" i turystyki w Grenobli; pastwą jego padły między innemi pawilony, mieszczące samochody i płatowce.

Olbrzymi sukces małej Tatry na raidzie samochodowym w Rosji. Według otrzymanego przez fabrykę „Tatra" telegraficznego zawiadomienia, przybył słynny kopriwnicki jeździec Wermirowski na małej Tatrze z Tyflisu do Moskwy bez żadnych punktów karnych i odbył trasę Leningrad—Moskwa—Tyflis—Moskwa, t. j. około 5000 klm., w najlepszym stanie i bez żadnych punktów karnych. Ten olbrzymi sukces świadczy niezbicie o nadzwyczajnej wytrzymałości konstrukcji małej Tatry, nadającej się do przebycia najdalszych przestrzeni, a to tem bardziej, iż raid odbył się na najgorszych szosach rosyjskich nizin i górzystych drogach Kaukazu. Jest to w każdym razie sukces, z którego może być dumny czechosłowacki przemysł automobilowy.

JULJUSZ ERLICH

Samochód popularny „Tatra"

ZNACZENIE samochodu dla rozwoju gospodarstwa narodowego nabiera wagi dopiero wtedy, kiedy samochód z miłej rozrywki garstki bogaczy staje się przedmiotem codziennego użytku najszerszych warstw społeczeństwa. A stać się nim może tylko wtedy, gdy przez swą taniość, łatwość obsługi i niskie koszty utrzymania rzeczywiście jest dostępnym dla wszystkich.

Poza samą metodą organizacji pracy, można obniżenie kosztu budowy samochodu wywołać jeszcze innemi środkami, a więc: 1) przez zmniejszenie wymiarów wozu, 2) przez zmniejszenie wymiarów części poszczególnych, 3) przez uproszczenie konstrukcji.

Żadna z tych trzech metod, stosowana oddzielnie, nie może dać dobrych wyników. Zmniejszenie naprz. wymiarów wozu, przy jednoczesnem zachowaniu struktury wozu dużego, dałoby w rezultacie dziwoląg, który nie przeżyłby próby praktycznej. Również i samo zmniejszenie ograniczone jest koniecznością wygodnego pomieszczenia danej liczby pasażerów oraz względami bezpieczeństwa drogowego.

Natomiast rozumne i oględne zastosowanie tych wszystkich trzech metod razem może dać wyniki bardzo dobre, jak to zaraz zobaczymy na przykładzie małego samochodu popularnego „Tatra".

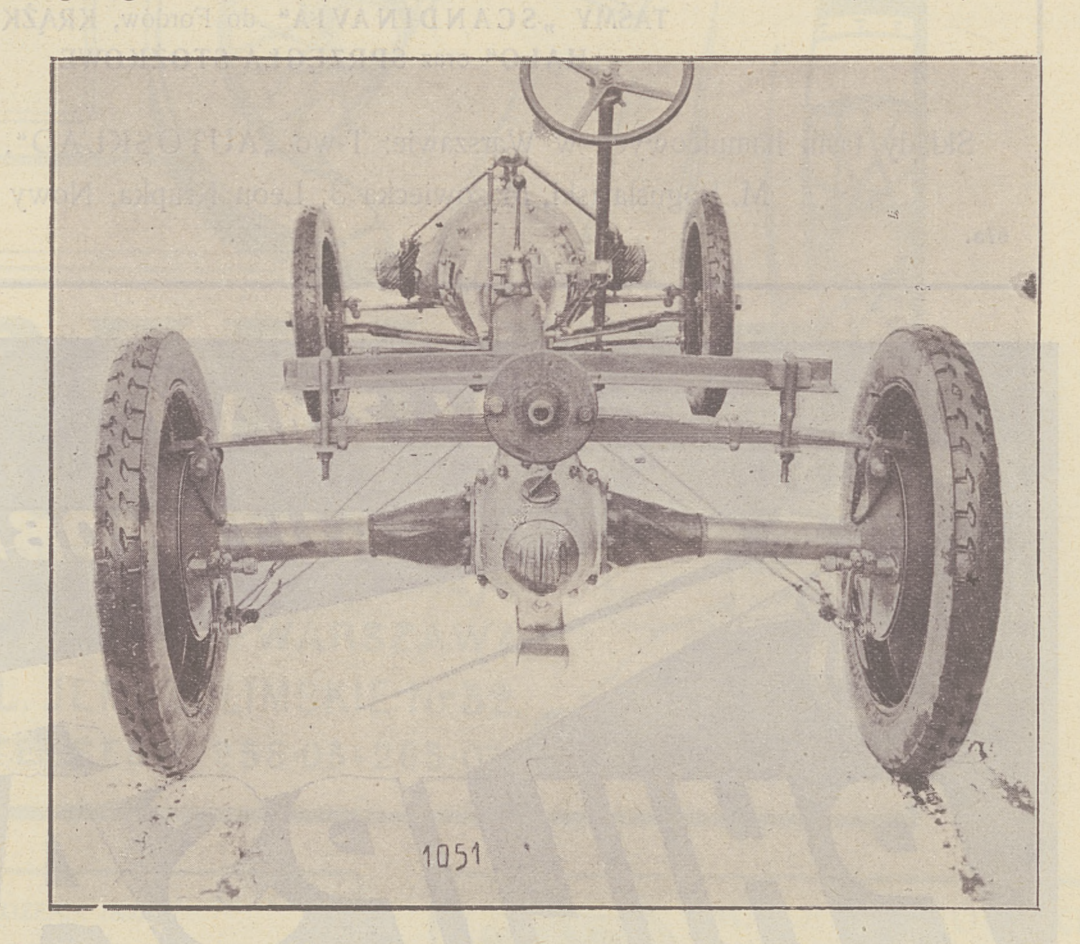
Konstruktorzy małych wozów popularnych zwykle albo budują miniaturę wozu dużego, albo też coś, co nie jest ani samochodem, ani motocyklem — cycle car — twór, który ma wady obu tych rodzajów, nie posiadając bynajmniej ich zalet.

Twórcy „małej Tatry" poszli inną drogą: osiągnąć maximum wygody i prostoty w obsłudze, przy jednocześnie niskiej cenie wozu — było ich celem. Nie naśladując nic, stworzyli coś technicznie zupełnie nowego. Hasłem ich było — odrzucić wszystko, co nie jest niezbędne, upraszczając jednocześnie to, co pozostaje. Odpada więc w „Tatrze" urządzenie chłodzenia wodnego oraz cała rama podwozia. Droga więc do oszczędności jest jasna. Teraz co do wygody. Szło o wygodę w obsłudze, jak i w samej jeździe. Co do pierwszego: dzięki chłodzeniu powietrznemu, odpada troska o wodę w chłodnicy oraz o całość tej ostatniej i znikają trudności startowania przy chłodnej pogodzie. Co do drugiego — komfortowa jazda i trwałość wozu zależą w największej mierze od dobrego i odpowiedniego resorowania.

Sprawa ta nabrała tem większego znaczenia po wojnie, iż w większości krajów, a u nas przedewszystkiem, drogi publiczne znajdują się w stanie okropnego zaniedbania, które nie prędko zostanie usunięte.

I tu właśnie konstruktorzy „małej Tatry" odnieśli wielki tryumf techniczny. Mała Tatra jest prawdziwem arcydziełem pod względem resorowania. Rozwiązanie to, choć w założeniu swem oparte na znanej zasadzie niezależnych półosi, jest jednak przez swą elegancję konstrukcyjną czemś wybitnie zasługującem na uwagę. Dlatego też, przystępując do opisu wozu, zaczniemy, wbrew przyjętemu zwyczajowi, nie od silnika, a od systemu resorowania.

(Dok. nast.).



Rys. 364. Podwozie samochodu Tatra. Widok od tyłu.

NADESŁANE

Z Targów Wschodnich. Donoszą ze Lwowa, iż na tegorocznych Targach Wschodnich po raz pierwszy zostały wystawione samochody luksusowe amerykańskiej fabryki GRAY Motor Corporation w Detroit. Wozy te wyróżniały się tak pod względem technicznym, jak i estetycznym od eksponatów wszystkich innych fabryk samochodowych, przez co zwracały na siebie powszechną uwagę, oraz zyskały pełne uznanie kół fachowych. Opinja zwiedzających Targi Wschodnie była jednomyślna pod tym względem, iż wozy GRAY wybijają się na pierwsze miejsce nietylko co się tyczy piękności linji swej karoserji, ale i niebywałej precyzji motoru, siły i wytrzymałości resorów, oraz wyjątkowej oszczędności w zużyciu benzyny (zużywają bowiem zaledwie do 6 litrów benzyny na 100 kilometrów). Trzeba nadmienić przy tej sposobności, że wozy GRAY uzyskały szereg pierwszych nagród na międzynarodowych wystawach automobilów, oraz otrzymały premję za oszczędność w zużyciu benzyny. Wozy te demonstrował na Targach Wschodnich osobiście jeneralny reprezentant na Polskę fabryki GRAY p. K. S. Rymowicz, wspomagany przez swego spólnika inż. L. Swierczyńskiego. Dla informacji dodajemy, iż biuro jeneralnej reprezentacji fabryki GRAY na Polskę znajduje się w Warszawie przy ulicy Nowowiejskiej 22.



TALIZMAN
AUTOMOBILISTY
PHILIPSA
ŻARÓWKI SAMOCHODOWE
ZNANE ZE SWEJ DOBROCI,
MAŁEGO ZUŻYCIA PRĄDU,
BIAŁEGO ŚWIATŁA,
NIEPOWSZEDNIO MOCNEJ BUDOWY.

Poco myślisz?

BERLIET LYON MARQUE DÉPOSÉE

Kup!

BERLIET

AUTO-SKŁAD

W. KRUSZEWSKI i A. MATWIEJEW

CENTRALA: WARSZAWA

AL. JEROZOLIMSKIE Nr. 32.

TELEFON 258-03 i 265-07.

ROK ZAŁOŻENIA 1850

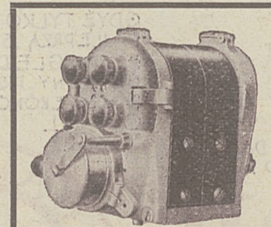
FABRYKA KAROSERJI I POWOZÓW

„JÓZEF RENTEL i S-ka“

WARSZAWA LESZNO 23 TEL. 240-33

Przyjmuje zamówienia na luksusowe karoserje wszelkich rodzajów. Wykonywa ciężarowe i reklamowe karoserje, oraz wszelkie odnówki i reperacje karoserji

Lakierowanie samochodów angielskiemi lakierami, pokrowce, budy z brezentów krajowych i zagranicznych



M. LEWANDOWSKI

Warszawa, Nowogrodzka 31, Telef. 409-15

Specjalność: Oświetlenie Automobili

Naprawa i Przeróbka: Magnet, Dynamo, Starterów, Przewijanie Elektromaszyn i Automatów różnych systemów

: : Ładowanie i naprawa Akumulatorów : :



ZAKŁADY MECHANICZNE W. OLECHOWSKI

WARSZAWA, UL. OGRODOWA 62, TEL. 61-67. BIURO: ALEJE JEROZOLIMSKIE 27, TEL. 61-74

USKUTECZNIAJĄ:

Remonty gruntowne i częściowe samochodów, motocykli, motorów, maszyn drukarskich i litograficznych : : : : wraz z dorabianiem brakujących części. : : : : :

POSIADAJĄ:

Wielką halę remontową do większej ilości samochodów : : : : : : : : : ciężarowych i osobowych. : : : : : : : : :

SPECJALNOŚĆ ZAKŁADÓW:

: : : **Tryby wszelkiego rodzaju.** : : :

WYRABIAJĄ:

Tokarnie, wiertarnie i szlifierki do metali, heblarki i piły taśmowe do drzewa, wentylatory kowalskie, kuźnie : : : : : : : polowe, imadła równoległe i t. p. : : : : : : :

WYKONYWUJĄ:

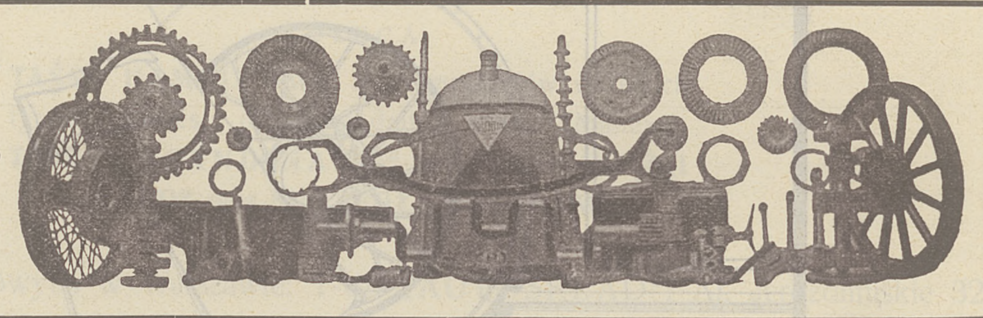
Wszelkie roboty heblarskie, tokarskie, frezarskie : : : : : : : : : : : : i mechaniczne. : : : : : : : : : : : : :

J. ADAMCZEWSKI

WARSZAWA

Nowy Świat 12 Telefon 265-36

Części zamienne do samochodów różnych marek.



GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR

NAJWIĘKSZE TRUDNOŚCI TERENU I WARUNKÓW PRACY POKONAĆ MOŻE SAMOCHÓD SMAROWANY OLEJAMI:

TABELA POLECAJĄCA
* * *
OLEJE ZESTAWIONE W TEJ TABELI NALEŻY STOSOWAĆ DO WSZYSTKICH KONSTRUKCJI SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH DANEGO TYPU

MARKA SAMOCHODU	LATO GALKAR	ZIMA №
AUSTRO-DEIMLER OSO.	20	110
AUSTRO-DEIMLER CIĘ.	30	120
AUSTRO-FIAT OSOB.	10	120
AUSTRO-FIAT CIĘŻ.	20	120
BENZ-MANNHEIM.	10	110
BENZ-GAGGENAU	20	110
BERLIET	10	110
BUICK	10	110
BÜSSING	10	110
CHEVROLET (P) SUP.	10	110
CADILLAC	10	110
CITROEN 5H.P.	10	110
CITROEN INNE	20	110
DELAGE	20	110
DOGE	10	110
FIAT	10	110
FORD	115	115
GRÄF & STIFT	10	110
HORCH	20	110

„GALKAR"



DLA AUTOMOBILISTY KWESTJA WYBORU OLEJU JEST KWESTJĄ ZAUFANIA. * PEŁNE ZAUFANIE MOŻNA MIEĆ JEDYNIE DO WYRABIANYCH NA ZASADACH 40-LETNIEGO DOŚWIADCZENIA OLEJÓW SAMOCHODOWYCH MARKI

„GALKAR"

GDYŻ TYLKO TE GWARANTUJĄ NAJLEPSZĄ SPRAWNOŚĆ MOTORU BEZWZGLĘDNĄ KONSERWACJĘ MASZYNY PRZY RÓWNOCZESNEM BARDZO EKONOMICZNEM ZUŻYWANIU OLEJU

MARKA SAMOCHODU	LATO GALKAR	ZIMA №
ITALA	30	120
LANCIA	30	120
LAURIN i KLEMENT OS.	10	110
LAURIN i KLEMENT CI.	20	110
LINCOLN	10	110
LORRAINE DIETRICH	20	110
MATHIS	20	110
MINERWA	10	110
OM 12 P.S.	30	120
OM INNE	10	110
OPEL	10	110
PACKARD	10	110
PRAGA	10	110
PROTOS	20	110
PEUGEOT	20	110
PUCH OSO.	10	110
PUCH CIĘ.	30	120
RENAULT 6 PS	10	110
RENAULT INNE	20	110
RACHET-SCHNEIDER	10	110
STOEWER	20	110
STEYER	10	110
SALMSON	20	110
STUDEBACKER	10	125
TATRA	20	120
DO WŁAŚCIWEGO SMAROWANIA SKRZYNKI BIEGÓW I DYFERENCJAŁU STOSUJE SIĘ	76	66

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ NA POLSKĘ PRZEZ

KARPATY

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH SP. Z OGR. POR. * BIURO SPRZEDAŻY RAFINERJI GALICYJSKIEGO KARPACKIEGO NAFTOWEGO T. A. W GLINIKU MARJAMPOLSKIM DZIEDZICACH I JEDLICZU. REPR. W WARSZAWIE ul. MARSZAŁKOWSKA 151. TEL.: 172-74, 282-04 - 224-81



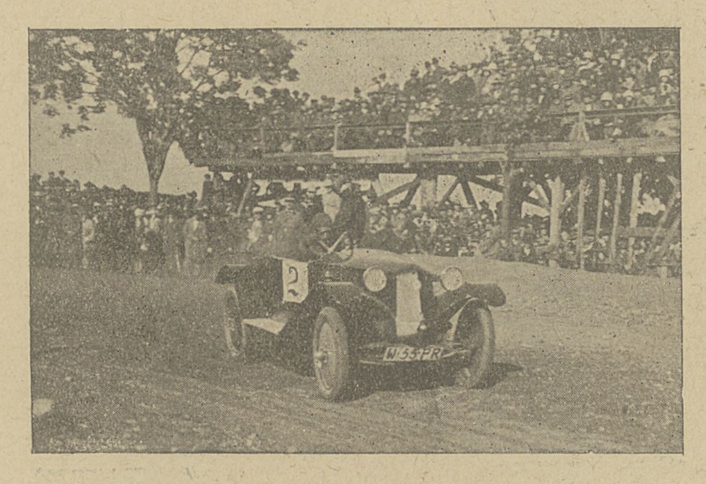
WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ NA POLSKĘ PRZEZ

KARPATY

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH SP. Z OGR. POR. * BIURO SPRZEDAŻY RAFINERJI GALICYJSKIEGO KARPACKIEGO NAFTOWEGO T. A. W GLINIKU MARJAMPOLSKIM DZIEDZICACH I JEDLICZU. REPR. W WARSZAWIE ul. MARSZAŁKOWSKA 151 TEL.: 172-74, 282-04, 224-81

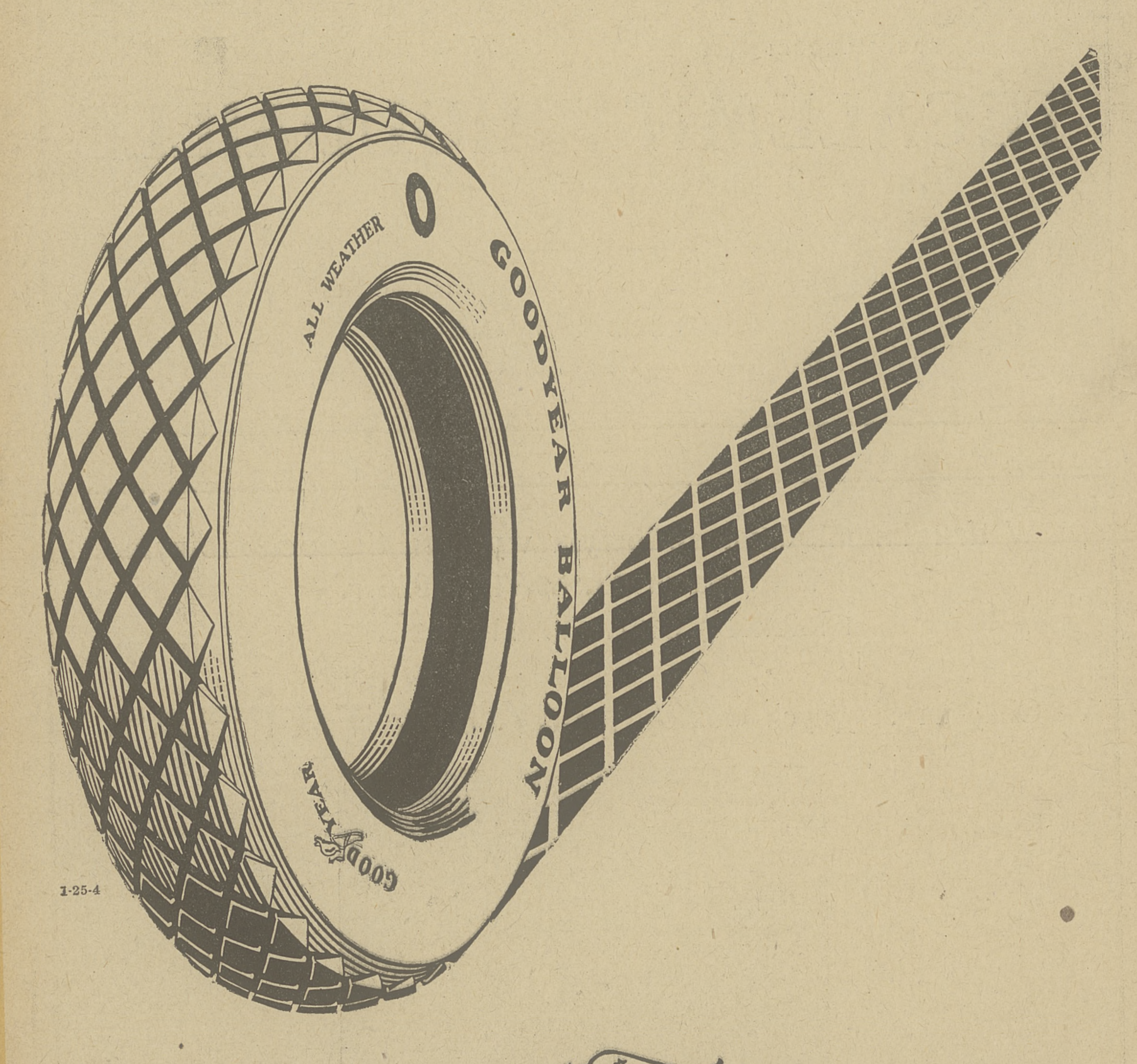
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR
GALKAR

ZAKŁADY GRAFICZNE STRASZEWICZÓW — WARSZAWA, LESZNO 112.



75 000 000 OPON

JUBILEUSZOWY NUMER OPONY
WYPRODUKOWANO W LIPCU 1925 R.



GOODYEAR